Die Geschichte und rechtliche Stellung des Korrespondentreeders

(Schiffsdirektors, Schiffsdisponenten), §§ 492—499 HGB.

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung der Doktorwürde

bei der Juristischen Fakultät der Universität Leipzig

ACAD. LUGD. BAT. RIBL.

eingereicht von

Hans Sonnenkalb

Rechtsanwalt in Hamburg.

Borna-Leipzig

Buchdruckerei Robert Noske

1909.

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41546827_0090

Meinen lieben Eltern

in dankbarer Verehrung

Der Verfasser

Inhaltsverzeichnis.

Seite

Literaturverzeichnis VII

I. Einleitung 1

II. Die Geschichte des Korrespondentreeders 12

1. Der Korrespondentreeder im Altertum 12

2. Der Korrespondentreeder im Mittelalter 17

3. Der Korrespondentreeder in der Neuzeit 25

III. Die rechtliche Stellung des Korrespondentreeders auf Grund der §§ 492–499 HGB. 32

1. Bestellung, Entlassung des Korrespondentreeders, Widerruf und sonstige Beendigungsgründe des Korrespondentreederverhältnisses 32

2. Der Korrespondentreeder und Dritte 48

3. Der Korrespondentreeder und seine Reederei . . 79

Literaturverzeichnis.

Beseler, System des deutschen Privatrechts.

Bolze, Die Praxis des Reichsgerichts in Zivilsachen.

Borchardt, Die Handelsgesetze des Erdballs.

Brodmann, Seegesetzgebung. 1905.

Buchka, Die Handelsvollmacht unter Berücksichtigung der Vollmacht des Prokuristen, Korrespondentreeders und Schiffers. 1890.

Cosack, Lehrbuch des Handelsrechts. 1903.

Endemann, Handbuch des deutschen Handels-, See- und Wechselrechts. 1884.

Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen (zit.: RG.).

Entscheidungen des Reichsoberhandelsgerichts (zit.: ROHG.).

Gareis u. **Fuchsberger,** Das allgemeine deutsche Handelsgesetzbuch. 1891.

Gareis, Das deutsche Handelsrecht. 1903.

Goldschmidt u. **Laband,** Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht (zit.: G. Z.).

Goldschmidt, Handbuch des Handelsrechts. 1875.

Goldschmidt, Universalgeschichte des Handelsrechts. 1887.

v. Hahn, Kommentar zum allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuch. 1894.

Hanseatische Gerichtszeitung (zit.: Hans. GZ.).

Heise u. **Cropp,** Juristische Abhandlungen.

Jacobsen, Seerecht des Friedens und Krieges.

Kaltenborn, Grundsätze des praktischen europäischen Seerechts. 1851.

Knitschky, Seegesetzgebung.

Lehmann, Handelsrecht.

Leo, Seehandelsrecht.

Lewis-Boyens, Das deutsche Seerecht.

Litthauer, Handelsgesetzbuch. 1900.

Löhr, Centralorgan für das deutsche Handels- und Wechselrecht. Neue Folge. 1865.

Lutz, Protokolle der Kommission zur Berufung eines allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuches.

Makower, Handelsgesetzbuch und Kommentar.

Mittelstein, Deutsches Schiffspfandrecht und Schiffsgläubigerrecht.

Mugdan u. Falkmann, Die Rechtsprechung der Oberlandesgerichte auf dem Gebiete des Zivilrechts.

Mutz, Die rechtliche Natur der Reederei.

Rehme, Die geschichtliche Entwicklung der Haftung des Reeders. 1891.

Ribbeck, Die Übereinstimmungen und Unterschiede zwischen der offenen Handelsgesellschaft und Mitreederei. 1896.

Schaps, Deutsches Seerecht.

Seebohm, Sammlung seerechtlicher Erkenntnisse. 1866.

Seebohm, Sammlung von Entscheidungen in Rostocker Rechtsfällen.

Seufferts Archiv für die Entscheidungen der obersten Gerichte.

Silberschmidt, Die Commenda. 1884.

Sieveking, Das deutsche Seerecht. 1907.

Ullrich, Sammlung seerechtlicher Erkenntnisse. 1858, 1861.

Wagner, Handbuch des Seerechts.

Walter, Der Korrespondentreeder (Diss.)

I. Einleitung.

§ 1.

Wie der Prokurist und Handlungsbevollmächtigte den Begriff Kaufmann und Handelsgewerbe voraussetzt, so verknüpft sich das Institut des Korrespondentreeders mit dem Begriff Reeder und Reederei. Ehe wir daher auf eine Darstellung des Korrespondentreeders eingehen, wird es nötig sein, in großen Zügen darzustellen, was nach den Bestimmungen des 4. Buches des neuen Handelsgesetzbuches Reeder und Reederei ist.

Gemäß § 484 HGB. versteht man unter Reeder den Eigentümer eines ihm zum Erwerbe durch die Seefahrt dienendes Schiffes. Zunächst mochte in kleinen Verhältnissen ein einzelner imstande sein, die Kosten und das Risiko des Seehandels zu tragen. Allmählich aber wuchs mit großer Stetigkeit im Erwerbsleben das Bedürfnis, durch ein Mehr an Arbeitskraft und Kapital anderen überlegen zu sein, die Gunst der Verhältnisse ausnützen und ihrer Ungunst mit Sicherheit entgegentreten zu können. Sobald nun der Einzelmensch nicht mehr in genügendem Maße diese Faktoren zu leisten vermochte, da bildete sich ein Zusammenschluß mehrerer zu einem Handelsgewerbe heraus, das nun nach Art und Umfang des Betriebes eine verschiedenartige Organisation erfuhr.

Lange bevor jedoch das Erfordernis der Konkurrenzfähigkeit in allen Zweigen des Handels und Gewerbes eine solche Entwicklung anbahnte, war im Reedereigewerbe der Geschäftsbetrieb in Gesellschaftsform üblich geworden. Die Kosten des Seehandels vergrößerten sich, das mit ihm verbundene Risiko erhöhte sich, und es stellte sich die Zweckmäßigkeit heraus, diese von den Schultern eines einzelnen auf die einer Personenmehrheit zu verteilen. (Lewis in Endemanns Handb. Bd. 4 S. 52.) Ganz den Eigentümlichkeiten des Seehandels entsprechend, entwickelte sich auf diesem Spezialgebiete des Handels die Reederei. Damit wurde ihre rechtliche Regelung nötig und fand in den Gesetzgebungen der verschiedenen Nationen ihre Beachtung.

Das deutsche Reichsrecht sieht eine Reederei dann als vorliegend an, wenn mehrere Personen — man nannte sie früher Schiffsfreunde — ein Schiff, das ihnen gemeinsam zusteht, zum Erwerbe durch die Seefahrt für gemeinschaftliche Rechnung verwenden (§ 489 HGB.).

Davon strikte zu unterscheiden ist der Fall, daß ein Schiff einer Handelsgesellschaft, einer Genossenschaft, einem rechtsfähigen Verein, einer Kolonialgesellschaft oder einer stillen Gesellschaft eigentümlich gehört. Denn die Genossenschaft gilt als Kaufmann (GenG. § 17 Abs. 2), sie und der rechtsfähige Verein ist eine juristische Person (BGB. Titel 2), bei der stillen Gesellschaft wird der Inhaber des Handelsgeschäftes aus den in dem Betriebe geschlossenen Geschäften allein berechtigt und verpflichtet

(HGB. § 335 Abs. 2). In allen diesen Fällen ist die Handelsgesellschaft, die Genossenschaft usw. der Reeder und keine Mehrheit von Reedern vorhanden. Wohl aber ist der Fall denkbar, daß einer Handelsgesellschaft nur ein Schiffspart gehört, dann finden die Vorschriften über die Reederei Anwendung.

„Das Miteigentum an einem bestimmten Schiffe bildet die unentbehrliche Grundlage des ganzen Rechtsverhältnisses" hat das Reichsgericht einmal ausgesprochen. (RGE. Bd. 11 S. 194.)

Was die Rechtssubjektivität der Reederei anlangt, so hat nach Kenntnis des Verfassers nur Lewis in der 1. Aufl. seines Kommentars — später ist auch er davon zurückgetreten — die Ansicht vertreten, die Reederei habe die Qualität einer juristischen Person. Diese Anschauung wurde bekämpft und das gegnerische Lager teilte sich in zwei Hälften. Gierke (GenTh. S. 345 Anm. 2), Beseler (S. 1191), Cosack (S. 592ff.), Kuntze (Z. Bd. 6 S. 242), Boyens (Lewis-Boyens S. 241) erklärten die Reedereien für eine Rechtsgemeinschaft zur gesamten Hand. Auch unter ihnen bestehen noch kleine Meinungsverschiedenheiten. Goldschmidt (Z. Bd. 23 S. 352) dagegen bringt die Reederei unter einen besonderen Begriff, er bezeichnet sie als eine eigentümlich modifizierte Sozietät, eine Societas quaestaria. Ihm folgen Lewis (Bd. 1 S. 63 und bei Endemann Bd. 4 S. 54) in seiner späteren Auffassung, Schaps (S. 100). Die letztere Anschauung hat sich heute allgemeine Geltung verschafft.

Errichtet wird die Reederei nach den Bestimmungen des Handelsgesetzbuchs durch mündlichen oder schriftlichen Vertrag unter den Mitreedern, ohne daß die Errichtung an irgendeine besondere Form gebunden ist.

Die Reederei führt keine Firma, unter der sie wie andere handelsrechtliche Gesellschaften Rechte erwerben und Verbindlichkeiten eingehen kann, Eigentum und andere dingliche Rechte erwerben, aktiv und passiv zur Klage legitimiert sein könnte. Soll eine Reederei verklagt werden oder will sie selbst eine Klage anstellen, so sind im Passivrubrum die Namen der sämtlichen Mitreeder einzeln aufzuführen.

Das Eigentum an dem zum Erwerbe durch die Seefahrt dienenden Schiffe steht den Mitreedern gemeinschaftlich zu. Das ist die herrschende Meinung. Die Ansicht Cosacks (S. 593), das Gesetz habe absichtlich die Ausdrücke „zustehen" gewählt, um damit die Innehabung irgendeines dinglichen Rechtes an dem Schiffe darzutun, steht vereinzelt da. Mit Recht nimmt die herrschende Meinung an, daß die Fassung des § 489 HGB. nur einen Schluß auf gemeinschaftliches Eigentum der Mitreeder zulasse, indem es durch den in § 484 vorangestellten Begriff des Einzelreeders das Eigentum an einem Schiff ausdrücklich fordert. Mit Rücksicht auf § 474 muß man sich das Schiff in mehrere ideale Teile — Schiffsparten — zerlegt denken, diese bilden einen Komplex von Rechten und Pflichten, bei denen das Eigentum das überwiegende, die Hauptsache ist. Jeder

Mitreeder ist Eigentümer eines oder mehrerer dieser Schiffsparten, es steht ihm auch selbständiges Verfügungsrecht zu (§ 503). Nach Abs. 2 dieses Paragraphen ist jedoch dann eine Zustimmung aller Mitreeder nötig, wenn das Schiff infolge der Veräußerung des Schiffsparts das Recht verlieren würde, die Reichsflagge zu führen.

Die Größe der Schiffe ist auf die Zahl der Schiffsparten einflußlos, maßgebend ist sowohl Landesgebrauch wie Ortssitte. Die Zahl der Parten ist keineswegs immer identisch mit der Zahl der Mitreeder. Vielmehr ist sie bald größer, wenn manchen Mitreedern nur Teilparten, bald kleiner, wenn den Mitreedern mehrere Schiffsparten gehören. Nach § 505 HGB. ist eine Änderung in den Personen der Mitreeder ohne Einfluß auf den Fortbestand der Reederei. Damit ist die Reederei in grundsätzlichen Gegensatz zu der offenen Handelsgesellschaft (§ 231 HGB.) und zu der Gelegenheitsgesellschaft (§ 727 BGB.) gesetzt. Von Einfluß zeigen sich die Änderungen nach außen hin nur darin, daß nach § 13 Flaggengesetz eine Eintragung ins Schiffsregister erfolgen muß. Scheidet ein Mitreeder aus der Gesellschaft aus, oder stirbt er, so ist dieses belanglos für das Weiterbestehen der Reederei. Auch die Eröffnung des Konkurses über das Vermögen eines Mitreeders hat eine Auflösung der Reederei nicht zur Folge. Eine Aufkündigung von seiten eines Mitreeders oder eine Ausschließung eines Mitreeders, wie wir sie bei den handelsrechtlichen Gesellschaften finden, läßt das Handelsgesetzbuch ausdrücklich nicht zu (§ 505).

Folglich findet auch eine Aufkündigung von seiten eines Gläubigers, wie sie in § 135 HGB. gegeben ist, nicht statt. Nur der Schiffer als Mitreeder hat bei seiner unfreiwilligen Entlassung ein Austritts- und Abandonrecht. Einem freiwilligen Ausscheiden des Mitreeders jederzeit ohne Zustimmung der übrigen Mitreeder steht diese gesetzliche Bestimmung natürlich nicht entgegen, eine Zustimmung ist, wie schon oben erwähnt, nur dann nötig, wenn die Nationalität und das Flaggenrecht des Schiffes in Frage kommt (§ 2 Flaggengesetz).

Wenn ein Mitreeder dazu schreitet, seine Schiffsparten an einen andern zu veräußern, so muß die Veräußerung von ihm oder dem Erwerber der Parten den Mitreedern oder dem Korrespondentreeder angezeigt werden. Solange diese Anzeige nicht erfolgt ist, wird der veräußernde Mitreeder in seinem Verhältnis zu den Mitreedern noch als Mitreeder betrachtet. Er bleibt auch wegen aller Verbindlichkeiten, die in die Zeit zwischen Veräußerung und Anzeige fallen, den übrigen Mitreedern verhaftet. Der Erwerber aber tritt mit der Veräußerung in den Kreis der Mitreeder. Auch ist er den Mitreedern vom Zeitpunkte des Erwerbes an verpflichtet, und auch er muß die Beschlüsse der Mitreeder gegen sich gelten lassen.

Was die Auflösung der Reederei anlangt, so bestimmt § 506 HGB., daß sie durch Stimmenmehrheit beschlossen werden kann. Der Auflösung steht der Beschluß gleich, das Schiff als Ganzes zu veräußern. Die Reederei als solche endigt natürlich auch dann, wenn an ihre Stelle

ein Reeder tritt, der sämtliche bisher existierenden Schiffsparten übernimmt. Endlich löst sich die Reederei auch dann auf, wenn ihre Basis fortfällt, wenn entweder das Schiff untergeht oder es nicht mehr zum Zwecke des Erwerbes durch die Seefahrt verwendet wird.

Das Verhältnis der Mitreeder untereinander bestimmt sich gemäß § 490 nach dem zwischen ihnen geschlossenen Reedereivertrage. Nur soweit ein solcher nichts bestimmt, treten die Vorschriften des Handelsgesetzbuches in Kraft.

Nach § 491 HGB. sind für die Angelegenheiten der Reederei die Beschlüsse der Mitreeder maßgebend, und zwar entscheidet im Falle einer Beschlußfassung die Mehrheit der Stimmen, also grundsätzlich einfache Majorität. Die Stimmen werden nach der Größe der Schiffsparten berechnet. Damit ergibt sich das Resultat, daß wenn ein Mitreeder schon für sich die Mehrheit hat, er der Mitwirkung der übrigen Mitreeder nicht bedarf. (vgl. RG. Bd. 40 Nr. 1 S. 3; ROHG. Bd. 16 Nr. 96, Bd. 22 Nr. 65.) Wenn der Person oder den Personen, die für den Beschluß stimmen, zusammen mehr als die Hälfte des ganzen Schiffes gehört, so ist die Stimmenmehrheit für den Beschluß vorhanden. Einstimmigkeit ist dann nötig, wenn die Abänderung des Reedereivertrages bezweckt wird, oder Beschlüsse gefaßt werden sollen, die den Bestimmungen des Reedereivertrages entgegen oder deren Zwecke der Reederei fremd sind. Nach § 492 ist auch zur Bestellung eines Korrespondentreeders, der nicht Mitreeder ist, Einstimmigkeit erforderlich. Darüber, in welcher Form die

Beschlüsse der Mitreeder gefaßt werden müssen, enthält das Handelsgesetzbuch keine Vorschriften, selbst ohne förmliche Versammlung der Mitreeder können Beschlüsse gefaßt und kann über Vorschläge beraten werden. Es genügt einfaches schriftliches Übereinkommen der Mitreeder, um einen Reedereibeschluß gültig herbeizuführen (Wagner S. 127).

Kurz erwähnt sei auch das sogen. Abandon- oder Setzungsrecht der Mitreeder. § 501 HGB. bestimmt nämlich, wenn eine neue Reise, oder wenn nach Beendigung einer Reise die Reparatur des Schiffes, oder wenn beschlossen wird, einen Gläubiger zu befriedigen, dem die Mitreeder nur mit dem Schiff und der Fracht haften, so kann jeder Mitreeder, der mangels Zustimmung zu solchen Beschlüssen überstimmt ist, sich von seiner Verpflichtung, mit den anderen Zahlung zu leisten, durch Abandon befreien. Damit ist gemeint, daß er sich durch Aufgabe seiner Schiffsparten ohne Entgelt von einer Mitwirkung ausschließen kann. Will er sein Abandonrecht geltend machen, so hat er dies den Mitreedern oder dem Korrespondentreeder innerhalb drei Tagen, nachdem er von dem Beschlusse Kenntnis erlangt hat, gerichtlich oder notariell kundzugeben. Sein Part akkresziert dann den übrigen Mitreedern nach dem Verhältnisse der Größe ihrer Schiffsparten (sogen. unechte Akkreszenz). Dieser § 501 ist für Mecklenburg-Schwerin als alleinigen Bundesstaat gemäß § 21 AG. z. HGB. auf Grund des Art. 19 Nr. 1 REG. z. HGB. nicht in Wirksamkeit getreten. In

Mecklenburg gilt vielmehr sogen. Setzungsrecht, d. h. die Minderheit kann einen Preis festsetzen und verlangen, daß die Mehrheit dafür das Schiff übernimmt event. auch sie selbst das Schiff zu dem Preis übernehmen.

Jeder Mitreeder hat nach dem Verhältnisse seiner Schiffsparten zu den Ausgaben der Reederei, die sich natürlich insbesondere in Kosten der Ausrüstung und Reparatur des Schiffes darstellen, beizutragen. (vgl. RG. Bd. 40 Nr. 1 S. 1 ff.)

Gewinn- und Verlustverteilung richtet sich ebenfalls nach der Größe der Schiffsparten zu der Zeit, die diese zu dem in Abs. 2 des § 502 HGB. genannten Zeitpunkte haben. Die Berechnung des Gewinnes und Verlustes nämlich und die Auszahlung des etwaigen Gewinnes soll immer dann erfolgen, wenn das Schiff in den Heimatshafen (vgl. § 480 HGB.) zurückgekehrt ist oder wenn es in einem sonstigen Hafen seine Reise beendigt hat und die Schiffsmannschaft entlassen ist. (Die Entlassung der Mannschaft regelt § 67 SeemO.) Geht vor dem oben erwähnten Zeitpunkte Geld bei der Reederei ein, so ist es unter die Mitreeder nach dem Verhältnis ihrer Schiffsparten zu verteilen und auszuzahlen, mit der Beschränkung, daß die Verteilung und Auszahlung insoweit zu unterbleiben hat, als dies Geld zu späteren Ausgaben und zur Deckung von Ansprüchen einzelner Mitreeder an die Reederei erforderlich ist. Der § 508 HGB. regelt den Fall, daß zwei oder mehrere Personen sich vereinigen, ein Schiff für gemeinschaftliche Rechnung zu erbauen und

zum Erwerbe durch die Seefahrt zu verwenden. Diesem Gebilde hat man den technischen Ausdruck „Baureederei" gegeben. Für sie gelten im großen und ganzen die Vorschriften, die für die eigentliche Reederei der §§ 489 ff. HGB. gegeben sind. Ausnahmen finden sich im erwähnten § 509 aufgeführt.

Was den Gerichtsstand der Reederei anlangt, so läßt das Handelsgesetzbuch dem Gläubiger die Wahl. Er kann entweder die Mitreeder am allgemeinen Gerichtsstand in Anspruch nehmen, er kann aber auch die Reederei im domicilium navis, im Heimatshafen des Schiffes gerichtlich belangen. Dabei ist es gleichgültig, ob der Anspruch vom Mitreeder gegen Mitreeder, oder von seiten eines Dritten gegen die Mitreeder erhoben wird. Dieses Forum des Heimatshafens wird von der ZPO. §§ 20 ff. nicht erwähnt.

Zum Schlusse der Einleitung soll noch mit kurzen Worten auf das Vermögen der Reederei eingegangen werden.

Ein selbständiges Vermögen der Reederei mit rechtlicher Bedeutung Dritten gegenüber gibt es nicht. Damit steht die Reederei im Gegensatz zu den Handelsgesellschaften. Die sogen. fortune de mer — so genannt im Gegensatz zum Landvermögen fortune de terre —, das Sondervermögen der Reederei begreift Schiff und Fracht in sich und ist genau dasselbe, wie das für Dritte in Betracht kommende Sondervermögen des Einzelreeders. Nach § 763 HGB. haftet diese fortune de mer der Reederei

den Schiffsgläubigern in gleicher Weise, als wenn das Schiff nur einem Einzelreeder gehört. In drei Fällen haftet der Reeder also auch der Reederei nur mit dieser fortune de mer, also dinglich beschränkt. Einmal wenn der Anspruch auf ein Rechtsgeschäft gegründet wird, das der Schiffer als solcher kraft seiner gesetzlichen und nicht mit Bezug auf eine besondere Vollmacht geschlossen hat. Zweitens, wenn der Anspruch auf die Nichterfüllung oder auch die unvollständige oder mangelhafte Erfüllung eines von dem Reeder abgeschlossenen Vertrages gegründet wird, sofern die Ausführung des Vertrages zu den Dienstobliegenheiten des Schiffers gehört hat, und ohne Unterschied, ob die Nichterfüllung oder die unvollständige oder mangelhafte Erfüllung von einer Person der Schiffsbesatzung verschuldet ist oder nicht. Und endlich drittens, wenn der Anspruch auf das Verschulden einer Person der Schiffsbesatzung gegründet wird (§ 486 HGB.). Eine Haftung der Reederei auch mit fortune de terre tritt dann ein, wenn den Reeder oder die Mitreeder selbst in Ansehung der Vertragserfüllung ein Verschulden trifft oder wenn er resp. sie die Vertragserfüllung besonders gewährleistet haben. Persönlich haften Reeder und Mitreeder für Dienstvertrags- und Heuerforderungen der zur Schiffsbesatzung (§ 481 HGB.) gehörenden Personen (§ 487 HHB.). Diese persönliche Haftung aber richtet sich stets nach dem Verhältnis der Größe ihrer Schiffsparten (§ 507 HGB.).

II. Geschichte des Korrespondentreeders.

Nachdem im vorhergehenden in großen Zügen der Reeder und insbesondere die Reederei als unentbehrliche Grundlage des Begriffs Korrespondentreeder klargelegt ist, kommen wir nunmehr zum eigentlichen Thema der vorliegenden Arbeit, dem Korrespondentreeder, und zwar soll der rechtlichen Würdigung dieses Instituts eine geschichtliche Übersicht, beginnend mit dem Altertum und endend in der neuesten Neuzeit, vorausgeschickt werden.

1. Altertum.

Geht man in die ältesten Zeiten des Seehandels zurück, so findet man, daß von den Phöniziern, Juden, Assyrern und Griechen weder Seegesetze noch wissenschaftliche Darstellungen des Seerechts auf uns gekommen sind. Daß solche aber bei den Griechen existierten, ergibt sich aus den Schriften des Demosthenes, insbesondere aus der gegen Lokritos (II, 925), die ziemlich genaue Nachrichten über den damaligen Betrieb des Seehandels enthalten. Man wird daher nicht fehlgehen, auch bei den übrigen oben erwähnten Völkern, den Assyrern und Phöniziern, die eine Stufe hoher kultureller Entwicklung einnahmen, und bei denen gerade der Handel zur See in großer Blüte stand und große Ausdehnung

angenommen hatte, ein durchgebildetes Seerecht als existent anzusehen. Mit Rücksicht darauf steht daher die neuere Wissenschaft auf einem konträren Standpunkte zu Wagner, der als Ausgangspunkt seiner seerechtlich-geschichtlichen Betrachtungen vom Mittelalter ausgehen zu müssen glaubt. Die neueren Autoren (Wagner, Lewis-Boyens usw.) beginnen ihre Darstellungen zum mindesten mit einer Darstellung des römischen Seerechts. Und das mit Recht! Denn aus der römischen Zeit sind uns eigentliche Seerechtssätze überliefert. Das Seerecht bildete bei den Römern zum größten Teile nicht ein abgeschlossenes Spezialgebiet, wie z. B. unser heutiges Seerecht, sondern ging im allgemeinen Verkehrsrecht unter. Die einzelnen Stellen der römischen Rechtsquellen, die auf seerechtliche Verhältnisse Bezug haben, sind zuerst von Peckins (C. § 13 C. 1), in vollständiger Form von Pardessus (Coll. I, 85—132) gesammelt. Die Pandekten, die Novellen und der Kodex enthalten seerechtliche Bestimmungen (Dig. de exercitoria actione (14, 1); Dig. de nautico fenore (22, 2); Dig. furti adversus nautas, caupones, stabularios (47, 5); Cod. de nautico foenore (4, 33) nautae, caupones stabularii ut recepta restituant (4, 9); Nov. 106 de usuris nauticis. Die Hauptbestimmung aber finden wir in Dig. de lege Rhodia de iactu (14, 2). Auf diese Digestenstelle stützt sich besonders die oben erwähnte Meinung, daß auch in vorrömischer Zeit Seerecht existiert haben muß, denn die lex Rhodia de iacto verweist schon ihrem Namen nach auf das Seerecht der Insel Rhodus,

das dann von den Römern als durchaus brauchbar einfach rezipiert wurde.

Naturgemäß kamen die Alten von Flüssen an die Küsten und wagten sich von dort aus mit fortschreitender Technik auf das hohe Meer: aus Fluß- und Küstenschiffahrt entwickelte sich allmählich die Schiffahrt auf hoher See, drängte die erwähnten Zweige aus lukrativen Gründen zurück und wurde nach und nach Haupterwerbszweig.

Wenn das römische Recht in l. 1 § 15 D. 14, 1 von exercitor navis spricht, so deckt sich dieser Begriff nicht eigentlich mit dem Begriff „Reeder" unseres heutigen Handelsrechtes. Denn im römischen Recht nannte man auch den Mieter, nicht nur den Eigentümer eines ihm zum Erwerbe durch die Seefahrt dienenden Schiffes exercitor navis, während unser Begriff Reeder stets nur den Eigentümer im Auge hat. Dem exercitor navis, der nur Mieter des Schiffes war, könnte man am besten unserem sogen. Ausrüster in § 510 HGB. gleichstellen. Ursprünglich vereinigten sich im exercitor — wie es bei einem Kleinbetrieb, der nicht über Fluß-, Binnensee- und höchstens Küstenfahrt hinausging, verständlich ist — eine Reihe von Funktionen; er war Reeder, daneben aber auch Kapitän, technischer Leiter und Kaufmann in ein und derselben Person: die Begriffe exercitor navis und nauta deckten sich häufig.

Im Beginn dieser Periode herrschte der Einzelbetrieb, der genossenschaftliche Kleinbetrieb, vor, so daß also der

exercitor navis oder die Eigentümer des Schiffes für eigene Rechnung Waren einkauften und mit Hilfe ihrer Sklaven Seeexpeditionen unternahmen, um ihre Spekulation durch Verkauf zu realisieren und durch Einkauf eine neue zu beginnen. Die exercitores machten dabei zweifellos alle diese Reisen in Person mit. Später beschränkten sich dann die Eigentümer des Schiffes auf den Erwerb durch den Transport der Waren, während die Ladungsinteressenten ihren Gewinn aus der Preisdifferenz suchten. Als dann an die Stelle unbestimmter Seeexpeditionen bestimmte Seereisen traten, bildete sich regelmäßiger Großbetrieb. Mit diesem zunehmenden Großbetriebe und dem Anwachsen des Kapitals war als Folge verknüpft, daß mehrere Schiffe oder ganze Geschwader im Eigentume eines oder mehrerer Kaufleute standen, und es verbot sich damit von selbst, daß der Reeder resp. der Mitreeder als Leiter eines solchen Unternehmens die Reisen noch in Person mitmachten. Man stellte daher zur Leitung des Schiffes eine besondere Persönlichkeit an — meistens aus den Kreisen der Sklaven, mit denen, wie erwähnt, der Seefahrtsbetrieb aufrechterhalten wurde — und dieser sogen. magister navis war dann an Stelle von Reeder und Mitreeder diejenige Person, in der sich die Funktionen des technischen Leiters und zugleich des Vertreters des Reeders oder der Mitreeder vereinigte. In l. 1 § 1 D. 14, 1 heißt es von ihm: „cui totius navis cura mandata est“.

Von einer wie großen Bedeutung dieses Institut

des magister navis war, zeigt sich darin, daß man seine Stellung in l. 1 § 5 Dig. 14, 1 rechtlich regelte.

Seine Befugnisse sind die weitgehendsten: Er konnte sich einen Substituten wählen, der dann dieselben Funktionen hatte, wie der ursprüngliche magister navis sie besaß. Er konnte Verträge über Güter- und Personenbeförderung eingehen, ihm lag die Ausrüstung des Schiffes ob inklusive der nötigen Reparaturen, er hatte die Schiffsmannschaft anzustellen. Er war befugt, Bodmereigelder im Namen und unter Haftung des exercitor aufzunehmen. Wollte er dagegen Güter ein- oder verkaufen, so bedurfte er dazu einer Spezialvollmacht. Lag diese vor, so haftete dann wieder der exercitor navis. Während ursprünglich entsprechend dem mangelnden Begriff der direkten Stellvertretung im römischen Recht der magister navis sich selbst, nicht den exercitor navis verpflichtete, so wurden diese Unzuträglichkeiten, unter denen verständlicherweise der Seehandel leiden mußte, durch die Gewährung der actio exercitoria, einer der prätorischen actiones adjecticiae qualitatis, seitens des Prätors beseitigt. Unter bestimmten Voraussetzungen verpflichtete nunmehr der magister navis den exercitor direkt, die mehreren exercitores hafteten als Solidarschuldner.

Dieses Konsortium der exercitores und das Institut des magister navis enthält zweifellos den Grundgedanken der Reederei und des Korrespondentreeders. (Walter S. 11.)

2. Mittelalter.

Die Zertrümmerung der römischen Weltmacht, herbeigeführt durch die sogen. Völkerwanderung, ließ erklärlicherweise den Seehandel, der in größter Blüte gestanden hatte, arg zurückgehen. Handel und Wandel lag infolge der fortdauernden Beunruhigungen der Bevölkerung durch drohende Kriegsgefahr, durch die drückenden Kriegskontributionen darnieder. Die Seefahrten und räuberischen Expeditionen der beutelustigen und kriegsgewohnten Sarazenen und Normannen trugen ihr Teil zum Niedergange des Seehandels bei, und dieser ging infolge der immer mehr überhandnehmenden Seeräuberei stetig zurück. Bewaffnete Convois taten sich zusammen, denn nur mit gemeinschaftlichen Kräften konnte der Piraterei entgegengetreten werden. Das war der äußere Grund des Rückganges. Daneben spielte ein innerer Grund eine große Rolle, die Einführung und Ausbreitung des Christentums über die Erde. Mit dem Abwenden vom Heidentum Hand in Hand ging die Abschaffung der Sklaverei, der freie Arbeiter nahm die Stelle des unfreien Sklaven ein.

Das mußte notwendig den Seehandel beeinflussen und ihn umgestalten. Denn wir haben gesehen, daß der römische Handel zur See mittels Sklaven betrieben wurde. Der Großbetrieb wurde durch genossenschaftlichen Kleinbetrieb abgelöst und an die Stelle des letzteren trat wiederum der Einzelbetrieb: der Einzelkaufmann betrat wieder sein Schiff und begleitete seine Güter auf den Reisen.

Wenn auch nominell ein römisches Reich nicht mehr existierte, sondern der Völkerwanderung zum Opfer gefallen war, so behielt doch römisches Recht und speziell römisches Seerecht ein gewisses Maß von Geltung vermöge der ihm innewohnenden lebendigen Kraft. Daneben aber erhob sich eine neue Kultur auf den Trümmern der alten. Gewohnheitsrechtliche lokale Seegebräuche verschafften sich im Handelsverkehr Anerkennung, besonders in den großen italienischen Handelsrepubliken, sie wurden gesammelt und erhielten Gesetzeskraft. Ein so entstandenes Seegesetz ist die „rhodische Sammlung" oder *νόμος Ροδίων ναυτικός*, auch ius navale Rhodiorum genannt. Seine Entstehung ist mit Wahrscheinlichkeit in die Zeit der oströmischen Kaiser zu legen. In diesem Gesetze finden wir eine Gesellschaftsform der *κοινονία*, die zweifelsohne der römischen colonna entspricht. Diese rhodische Sammlung besteht aus drei Teilen. Am wichtigsten ist der dritte Teil, der in 51 Artikeln fast alle Verhältnisse des Seehandels regelt. Auf die in dieser Sammlung auftauchende *κοινονία* oder colonna ist des näheren einzugehen, da wir hier zuerst auf die Einrichtung des geschäftsführenden Reeders stoßen.

Von der „colonna" haben wir Kunde erhalten durch die sogen. tabula Amalfitana, enthaltend die Spezialgesetzgebung der unteritalienischen Stadt Amalfi, überliefert sowohl in lateinischer wie in italienischer Sprache. Ihr lateinischer Text stammt wohl schon aus dem 11. Jahrhundert, während der italienische dem Ende des

14. Jahrhunderts angehört. Sie wurde in den vierziger Jahren des vorigen Jahrhunderts, nachdem lange ihre Existenz bezweifelt war, wieder aufgefunden.

Danach haben wir unter colonna eine Gewinn- und Verlustgemeinschaft derjenigen Personen zu verstehen, die an einer Seereise interessiert sind: der Eigentümer des Seeschiffes, diejenigen, die sich mit Kapital an dem Unternehmen beteiligen, derjenige, der dem Schiff seine Ladung gibt, der Befrachter, und endlich die Schiffsbesatzung. Diese Interessengemeinschaft erstreckt sich auf die eine Reise, für die sie eingegangen wird, sie erlischt, wenn das Schiff seine Reise beendet hat. Schon derzeit existierte der Begriff einer fortune de mer, und dieses Sondervermögen, bestehend aus Schiff, Waren und Geldeinlagen, haftet für die Schulden der colonna mit seinen einzelnen Bestandteilen. Ähnlich wie heute wird nach Beendigung der Reise der Gewinn nach festen Quoten, deren Höhe vorher bestimmt wird, verteilt, der Verlust verhältnismäßig getragen. Soweit die sogen. colonna.

Daneben finden wir im Mittelalter das Gebilde der commenda. Allmählich in die Erscheinung tretend, gewann diese Form des Gesellschaftsverhältnisses gegenüber der colonna immer mehr an Boden, um schließlich die letztere gänzlich zu verdrängen. Gehen wir auf die Etymologie des Wortes commenda zurück, so finden wir commendare = deponere, niederlegen, deponieren, dann anvertrauen, und zwar anvertrauen im Interesse des Gebers. Commenda ist also ein auf seerechtlicher Leihe beruhendes

Gemeinschaftsverhältnis: der commendator vertraut dem commendatar — anfänglich wohl ein Freund, später irgendein Vertrauenswürdiger — Geld, Waren, oder auch ein ihm eigentümliches Schiff an, damit er in seinem Namen Handel damit treibe. Zunächst verrichtete der commendatar seine Aufträge unentgeltlich, später beteiligte er sich am Gewinn oder bekam festen Lohn.

Um sich an einer solchen commenda zu beteiligen, waren irgendwelche fachmännisch-nautischen Kenntnisse unnötig. Die commenda wurde daher allmählich die gewöhnlichste Art, sein Geld nutzbringend anzulegen. Mit der Weiterentwicklung der commenda und colonna näherte sich dieses Gemeinschaftsverhältnis immer mehr unserer heutigen Reederei. Je mehr sich an einer commenda beteiligten, um so eher trat die natürliche Folge ein, daß nicht alle Mitreeder an Bord gehen konnten, um die Seereise mitzumachen, und so ihre Interessen in Person zu wahren. Nach und nach wurde es Brauch, die Wahrnehmung der Interessen einem der Mitreeder oder sogar einem Vertrauenswürdigen, mit nautischen und kaufmännischen Kenntnissen ausgerüsteten Fremden anzuvertrauen: dieser ging als Geschäftsleiter an Bord und machte die Reise mit. Bei der griechischen *κοινονία* finden wir für ihn die Bezeichnung *ναυκληρός*, die Interessen der commenda und colonna lagen in den Händen des patronus als Geschäftsführers der Mitreeder. (Goldschmidt S. 253, 257; Wagner S. 14; Rehm S. 31 f.)

Sowohl *ναυκληρός* wie patronus waren nicht etwa

direkte Stellvertreter des Konsortiums der Mitreeder, sondern durch die von ihm abgegebenen und empfangenen Willenserklärungen berechtigte und verpflichtete er sich selbst. Von den Mitreedern allein an Bord wies er den rein technischen Leiter des Schiffes, den nauclerus, an und zahlte ihm sowie der Schiffsbesatzung auch die Heuer aus. Des weiteren waren seine Funktionen: Ausrüstung des Schiffes, Abschluß von Frachtverträgen, Annahme und Ablieferung der Ladung. Darüber, inwieweit die Reeder aus den vom patronus abgeschlossenen Geschäften haften, enthalten die Quellen nur geringe Angaben. Dolus und culpa fielen gegenüber den Mitreedern und Ladungsinteressenten dem patronus zur Last. Für höhere Gewalt im heutigen Sinne oder, wie die Quellen sagen, für Schaden per ignem, per forcium oder per fortunam temporis aber haftet er nicht.

Gewohnheitsrechtlich bildete sich dieses Institut des patronus immer weiter aus, um schließlich im sogen. consulato del mar eine Gestalt anzunehmen, die dem Korrespondentreeder des heutigen Rechtes durchaus gleich ist.

Dieser consulato del mar — zurückzuführen auf eine uns nicht erhaltene Sammlung, die unter dem Namen Costumes de la mar zitiert wird — ist die merkwürdigste Sammlung von Seegebräuchen, deren Entstehungszeit man früher sehr weit zurückzulegen pflegte, die, wie neuere eingehende Untersuchungen ergeben haben, in ihrer gegenwärtigen Gestalt nicht vor der zweiten Hälfte

des 14. Jahrhunderts in Barcelona entstanden ist. (Wagner a. a. O.) Da in ihr die historisch treueste Wiedergabe des heutigen Korrespondentreeders enthalten ist, so möge etwas näher darauf eingegangen werden. Sie enthält eine ausführliche Systematik des Seerechts und ihre Normen erlangten überwiegende Bedeutung, Macht und Ansehen im Gebiete des Mittelmeerseehandels noch bis in die neueste Zeit hinein. Ein Kommentar von Casaregis zum Consolat erlebte noch 1906 eine Auflage.

An Stelle des patronus erscheint im Consolat der sogen. „Senjor de la mar". Er ist entweder commendator des Schiffes oder geschäftsführender Reeder. Seine Stellung überragte die des patronus erheblich an Selbständigkeit. Dritten gegenüber ist er zur Vornahme aller derjenigen Geschäfte und Rechtshandlungen befugt, die zum Geschäftsbetriebe der Reederei gehören. (vgl. § 493 HGB.) Befindet er sich an Bord des Schiffes, so kann er im Notfalle außerhalb des Wohnortes des Reederkonsortiums Bodmereidarlehen aufnehmen. Für sie haftet nur das Schiff. (vgl. §§ 679 ff. HGB. mit seinen analogen Bestimmungen für den Schiffer.) Er hat die Schiffsmannschaft anzustellen und ihnen Kost und Heuer zu zahlen. (vgl. § 493 HGB. Abs. 3.) Die Disziplinargewalt über die Besatzung des Schiffes liegt in seinen Händen. Demgegenüber ist der senjor aber verpflichtet, die Schiffsbesatzung beim Verkauf des Schiffes in ihre Heimat, bei einer Veräußerung im Heidenlande sie in christliches Land zu befördern, ihr für Beschädigungen im

Dienst Entschädigung zu gewähren, endlich gefangene Seeleute aus der Gefangenschaft loszukaufen. Zu einer Veräußerung des Schiffes oder zu einer Weitergabe an einen anderen commendator ist er nicht befugt, sondern derartige Rechtsgeschäfte bedingen entweder eine Spezialvollmacht, oder es muß sich um einen Notfall handeln, indem das Schiff reparaturunwürdig oder unfähig ist. (vgl. § 493 Abs. 4 HGB.)

Aus allen Geschäften und Rechtshandlungen im Betriebe der Reederei werden senjor und Reederkonsortium berechtigt und verpflichtet. Die Haftung des senjor aber ist weitergehend als die der Mitreeder. Während diese nur mit fortune de mer oder entsprechend ihren Schiffsparten haften, verpflichtet sich der senjor unbeschränkt persönlich. Wie der patronus haftet er für culpa und dolus, so daß sich Verlader und Reisende wegen Verluste an den Waren oder Gepäckstücken erster Hand an den senjor halten, falls diesen ein Verschulden trifft.

Solange er sich im Heimatshafen des Schiffes befindet, sind seine Befugnisse gegenüber den Mitreedern beschränkt. Um das Schiff einer Reparatur zu unterziehen, um Ausrüstungsgegenstände anzuschaffen, um das Schiff für ein Reiseziel im Sarazenenland zu befrachten, überhaupt wenn es sich um die Vornahme wichtiger Geschäfte oder Rechtshandlungen handelte, hatte er einen Beschluß des Reederkonsortiums einzuholen. (vgl. § 496 HGB.) Im übrigen hat er die Grenzen seines Auftrages einzuhalten,

seine Auslagen sind ihm zu ersetzen und er macht sich haftbar, wenn er seine Vollmacht überschreitet.

Über die ordinamenta et consultudo maris edito par consules civitatis Trani aus dem Jahre 1603, dem ausführlichen Seerecht von Ancona, kurz vor 1397 entstanden, kommen wir zu den fuero von Valencia und nähern uns immer mehr der Neuzeit. Hier finden wir das Gemeinsame, daß die Reederei zur Anstellung eines patrone oder senjor verpflichtet ist. Er ist allmählich zum rein kaufmännischen Leiter der Reederei geworden. Er macht die Reise nicht mehr mit, die nautischen Funktionen gehen ausschließlich auf den nauclerus über.

Eine ganz ähnliche Entwicklung zeigen die germanischen und orientalischen mittelalterlichen Seegesetze. Die Germanen betrieben die Seefahrt zu einer Genossenschaft vereint. Diese Genossenschaft ähnelte der commenda oder colonna. Als nordische Handelsgesellschaft finden wir die felag, bei der zwei Personen ihr Vermögen zum gemeinschaftlichen Seehandel vereinigen, Einer bleibt als kaufmännischer Leiter des Unternehmens im Lande, der andere fährt als nautischer Leiter hinaus, der Gewinn fällt jedem zur Hälfte zu. Das bestätigt für Island die sogen. Gragas. Eine Menge seerechtlicher Bestimmungen finden sich naturgemäß in den an der See gelegenen Städten, vor allem in den hanseatischen Urkunden. Eine genaue Aufzählung gibt Wagner S. 74 ff., auf die wegen der Fülle des Stoffes verwiesen werden kann.

Dem commenda entspricht im Morgenlande die

sogen. Kirad, eine auf Geld basierende commenda. Der patronus heißt hier „Nakodha“. Seine Befugnisse ähneln denen des senjors de la mar.

3. Neuzeit.

Die Tatsache, die der im 16. Jahrhundert beginnenden Periode ihre eigentümliche Signatur aufdrückt, ist die Rezeption des römischen Rechtes, abgesehen davon, daß die Entdeckung neuer Wasserstraßen und die Erschließung unbekannter Weltteile mit ihren unerschöpflichen Reichtümern dem Seehandel eine ungeahnte Ausdehnung geben mußte. In dem Gebiete des Mittelmeers hatte das römische Recht allerdings schon mehrere Jahrhunderte vorher wenigstens theoretisch seine volle Geltung wiedergewonnen, doch hatte es gerade bei der Beurteilung von Seerechtsstreitigkeiten unmittelbare Anwendbarkeit nicht zu erlangen vermocht. Teils war dies eine Folge der Organisation des Gerichts, durch welche meist Laien in diesen Fragen zu Richtern berufen waren, teils gab es eine Rechtsquelle, das Consulat de mer, das reichhaltiger und leichter verwendbar war als die Bestimmungen in den römischen Quellen. Im Norden, wohin bis jetzt nur wenig vom römischen Recht gedrungen war, empfand man weit mehr die Lückenhaftigkeit des bisherigen Zustandes in seerechtlichen Angelegenheiten: es ist daher kein Wunder, daß in keinem Rechtsteile die Bestimmungen des römischen Rechts so früh Aufnahme gefunden haben als im Seerecht. Erleichtert wurde diese Aufnahme auch

wohl dadurch, daß der Betriebszustand des Seehandels dem römischen — nämlich dem Großbetrieb der römischen Kaiserzeit — ähnlicher geworden war als im früheren Mittelalter. (Wagner S. 46.) Daneben tritt das Entstehen einer romanistisch gebildeten, gemeinsames Seerecht aller Völker darstellenden Literatur hervor, von der vor allem Hugo Grotius genannt sein mag.

War es im Ausgange des Mittelalters immerhin eine Seltenheit geworden, daß der geschäftsführende patronus die Reise an Bord mitmachte, so war eine Folge der Veränderung des Seehandelsbetriebes im Beginn der neuzeitlichen Periode, daß dieser sich regelmäßig an den Seereisen nicht mehr beteiligte. Die Interessen des Reederkonsortiums an Bord nahm ein technischer Leiter wahr, auf den auch alle Befugnisse des patronus übergingen. Man unterschied jetzt einen patronus in terra und einen solchen in mari. (Rehme S. 43.) Das zwischen diesen beiden patroni bestehende Verhältnis war ein anderes wie das des patronus zum nauclerus. Der patronus in mari war dem in terra nicht mehr untergeordnet, sondern er erlangt eine Stellung neben dem patronus in terra, er wurde von den Mitreedern mit Wahrnehmung ihrer Interessen an Bord direkt betraut. Die Praxis drängte, je mehr sich der Seehandelsbetrieb entwickelte, um so mehr zum Prinzip einer Arbeitsteilung zwischen Schiffer und geschäftsführendem Reeder.

Eine ähnliche Entwicklung findet sich im nördlichen

Europa. Hier war es besonders in Deutschland und in den Niederlanden, wo der Handelsstand energisch Front machte gegen die überhandnehmende, extrem romanistische Richtung. Ursprünglich vereinigten sich nämlich auch hier die Funktionen und Befugnisse des Geschäftsführers, des romanischen patronus in terra, und des nautischen Leiters, des patronus in mari, in der Person des Schiffers. Als aber die Anforderungen an diesen in seiner zwiefachen Qualität größer und größer wurden, stellte sich auch hier von selbst die notwendige Folge ein, beide Geschäftszweige voneinander zu trennen. Man sprach von „Schiffsfreunden", die allerdings nicht ständige Vertreter des Reederkonsortiums waren, aber doch die erste Stufe in der Entwicklung des nordischen Korrespondentreeders bildeten.

Ein weiterer Fortschritt dieser Entwicklung findet sich in der preußischen Gesetzgebung. Die ursprünglich nur vorhandenen Fischerei- und Strandungsordnungen, prozeßrechtlichen Vorschriften, Zoll- und Assekuranzordnungen genügten bald dem immer mehr sich entwickelnden Seehandel nicht mehr, und endlich trat an Stelle dieser zersplitterten preußischen Seegesetze „das Königlich Preußische Seerecht v. 1. 12. 1727". In dieser Kodifikation des Seerechts ist in Kap. 2 Art. 12 eine Bestimmung enthalten, nach der es dem Ermessen der Mitreeder überlassen bleibt, einen Schiffsdirektor anzustellen, also ein fakultativer Korrespondentreeder. Die im Jahre 1781 publizierte Kaiserlich Russische Ordnung

der Handelsschiffahrt auf Flüssen, Seen und Meeren dagegen machte eine Bestellung des Schiffsdirektors obligatorisch.

An die Stelle des „Seerechts" trat das allgem. Landrecht für die preußischen Staaten. Entsprechend dem kasuistischen Charakter dieser Kodifikation — sein Streben ging bekanntlich dahin, womöglich jeden einzelnen Fall unter einen Rechtssatz zu subsumieren — enthält es in Teil 2 Titel 8 §§ 1389—2451 eine umfassende Regelung seerechtlicher Verhältnisse, die eine außerordentliche praktische Bedeutung erlangten. In § 1431 finden wir die Bestimmung, daß ein von den Mitreedern zum Verwalter bestellter Schiffsdirektor alle Rechte und Pflichten eines Handlungsfaktors oder Disponenten haben soll. Damit greift § 1431 auf § 497 zurück, in dem gesagt wird, daß ein Faktor, Disponent oder Vorsteher einer Handlung derjenige ist, der von dem Handlungseigentümer beauftragt ist, dessen Stelle zu vertreten. Dieser Beauftragte — heute Prokurist oder Handlungsbevollmächtigter — hat Vollmacht für alle Geschäfte, die in der ihm übertragenen Handlung vorgenommen werden. Seine Prokura kann aber durch Bestimmungen des Handlungseigentümers beschränkt werden. Diese Einschränkungen bedürfen zu ihrer Wirksamkeit nach außen einer Bekanntmachung (§§ 501, 502). Der Schiffsdirektor im speziellen wird zum Inkasso befugt. Er, nicht die Mitreeder, weist den Schiffer an. Bei Geschäften mit Dritten werden diese immerhin den Umfang der Vollmacht des Schiffs-

disponenten dahin zu prüfen haben, ob diese Vollmacht General-, Spezial- oder Artvollmacht ist.

Eine ausführliche Schilderung dieser Schiffsdisponenten, auch „dirigierenden Reeder" genannt, gibt Meno Pöhls „Darstellung des gemeinen deutschen und hamburgischen Handelsrechts für Juristen und Kaufleute" aus dem Jahre 1831 in Bd. 3 Teil 1 § 377. Desgleichen Kaltenborn, Grundsätze des praktischen europäischen Seerechts Bd. 1 § 52. Die Quintessenz beider Bücher ist etwa die folgende: Dirigierender oder korrespondierender Reeder heißt der Schiffsdisponent dann, wenn er aus der Zahl der Mitreder genommen wird; ist er dagegen ein Fremder, so finden wir die Bezeichnung Buchhalter, Direktor oder Faktor. Seine Vollmacht ist gesetzlich dahin normiert, daß er alle Rechtshandlungen, die gewöhnlich in den Betrieb einer Reederei fallen, vornehmen kann. Außergewöhnliche Maßnahmen, wie Reparatur des Schiffes in größerem Umfange, Verkauf des Schiffes oder von Schiffsparten, Anstellung und Entlassung des Kapitäns, sind an eine Rücksprache mit den Mitreedern geknüpft. Solange sich der Schiffsdirektor innerhalb der gewöhnlichen Schranken seines Geschäftskreises hält, werden die Reeder gegenüber Dritten unbedingt verpflichtet und berechtigt. Im Innenverhältnis zur Reederei haftet er für dolus und für culpa. Überschreitet er seine Vollmacht, so hat er den Mitreedern für dadurch entstehenden Schaden einzustehen. Ihm ist die Pflicht auferlegt, zu gewissen besonders wichtigen Handlungen mit den Reedern Rück-

sprache zu nehmen und ihre Beschlüsse abzuwarten. Auch hier wird man annehmen müssen, daß Dritte verpflichtet sind, sich über den Umfang der Vollmacht des Schiffsdirektors zu informieren. Leistungen für den Reedereibetrieb sind dem Korrespondentreeder zu ersetzen.

Um der Zersplitterung auf dem Gebiete des Handelsrechtes zu steuern, tauchte schon früh der Plan eines neuen Handelsgesetzbuches auf. Wenn sich auch dem Plane große Hindernisse entgegenstellten — begreiflich genug, da alle auf Rechtseinheit abzielenden Bestrebungen von den Einzelstaaten als Eingriffe in ihre Selbständigkeit argwöhnisch bekämpft wurden —, so wurde doch das große Gesetzeswerk 1856 ernstlich in Angriff genommen, und zwar auf Antrag Bayerns vom Deutschen Bundestage. Freilich hatte der Bundestag keine Gesetzgebungsgewalt und konnte deshalb nur alle deutschen Staaten zur freiwilligen Teilnahme an der Beratung eines deutschen Handelsgesetzbuches einladen, und als die auf Grund dieser Einladung einberufene „Nürnberger Kommission" nach jahrelanger Arbeit (1857—1861) endlich den Entwurf fertiggestellt hatte, konnte der Bundestag wiederum den Entwurf nur den deutschen Staaten zur Einführung empfehlen. Allein diese Anrufung des freien Willens der deutschen Staaten war über Erwarten wirksam: Die allermeisten Staaten haben der Aufforderung und Empfehlung des Bundestages Folge geleistet, nicht in Anerkennung der Autorität desselben, sondern weil das Bedürfnis nach einem einheitlichen deutschen Handelsrechte

zu dringend war; sie haben sich an der Nürnberger Kommission aktiv beteiligt und das Ergebnis dieser Arbeiten, das allgemeine deutsche Handelsgesetzbuch, unverändert oder mit geringen Abänderungen in ihren Landen eingeführt. Es wurde dann das Handelsgesetzbuch zum norddeutschen Bundesgesetz und endlich zum deutschen Reichsgesetz erhoben. Die Beratung des uns interessierenden Teiles erfolgte in Hamburg. Das neue Handelsgesetzbuch endlich wurde am 10. 5. 1897 publiziert, notwendig gemacht durch die Publikation des Bürgerlichen Gesetzbuchs am 18. 8. 1896.

III. Die rechtliche Stellung des Korrespondentreeders.

Die Anstellung eines Korrespondentreeders von seiten einer Reedereigesellschaft hat zunächst den Zweck, eine einheitliche, stetig fortlaufende Verwaltung derjenigen Geschäfte zu ermöglichen, welche der Reedereibetrieb mit sich bringt, und einen ständigen Vertreter der Reederei für alle diejenigen Fälle aufzustellen, in welchen durch die in diesem Betriebe vorkommenden Ereignisse ein unmittelbares in die Außenwelt eingreifendes Handeln erforderlich wird, da eine solche Verwaltung und ein solches Handeln von der Gesellschaft in ihrer Gesamtheit nicht füglich geübt werden kann. Ungeachtet des ihm vielfach beigelegten Namens „dirigierender Reeder" ist der Korrespondentreeder nicht sowohl das Haupt der Reedereigesellschaft als vielmehr nur deren Geschäftsführer und seine Befugnisse und Pflichten gegenüber der Reederei und im Verhältnis zu Dritten bestimmen sich teils durch die ihm etwa ausdrücklich erteilte Vollmacht, teils durch die Natur und den Zweck der ihm gestellten Aufgabe und die Auffassung, welche für deren Inhalt und Begrenzung in der Verkehrswelt überhaupt oder an dem besonderen Handelsplatze, welcher als Sitz der Reederei zu betrachten ist, in maßgebender Weise herrscht.

1. Bestellung, Entlassung des Korrespondentreeders, Widerruf und sonstige Beendigungsgründe des Korrespondentreederverhältnisses.

Unter Korrespondentreeder haben wir gemäß § 492 HGB. einen ständigen Vertreter der Mitreeder für die Führung des Reedereibetriebes zu verstehen.

Durch einen Beschluß der Mehrheit kann für den Reedereibetrieb ein Korrespondentreeder bestellt werden. Ein Zwang besteht nach Reichsrecht nicht, sondern die Berufung des Korrespondentreeders ist fakultativ. Der Entwurf eines Handelsgesetzbuches für die preußischen Staaten, der die Grundlage des allgem. deutschen Handelsgesetzbuchs bildete, bestimmte in § 298: „Zur Ausführung der Beschlüsse und zur Vertretung der Mitreeder ist ein Korrespondentreeder (Schiffsdirektor, Schiffsdisponent) zu bestellen". In diesem „ist" kommt zum Ausdruck, daß die Bestellung obligatorisch sein sollte. Auch die Kommission verkannte nicht die Zweckmäßigkeit, für den kaufmännischen Betrieb einer Reederei eine ständige Vertretung zu schaffen. Man kam jedoch zu der Überzeugung, daß für eine Zwangseinführung dieses Instituts mit Rücksicht auf die Praxis, in der das Institut des Korrespondentreeders sich wenig eingebürgert hatte, ein Grund nicht vorlag, zumal bei vielen, besonders kleinen Reedereien eine derartige Einrichtung überflüssig sein würde. Auf Grund dieser Erwägungen kam man schließlich dazu, einen fakultativen Korrespondentreeder vorzusehen, d. h.

Bestellung oder Weglassung in das Ermessen der Mitreeder zu stellen. Man hatte sich sogar so wenig von der Notwendigkeit der Zwangseinführung dieses Instituts überzeugen können, daß man seine Bestellung dem Beschlusse der Majorität unterstellte. Nur in einem Bundesstaate ist das Institut obligatorisch: in Mecklenburg. Hier muß nach Art. 51 Publ.-Verf. z. a. HGB. (aufrechterhalten durch Art. 19 EG. z. HGB.) „jedes Schiff, welches mehreren Eigentümern gehört, einen Korrespondentreeder haben". Seinen Grund hat diese Ausnahmestellung in der eigentümlichen viel umfassenderen Stellung des Korrespondentreeders in den mecklenburgischen Reedereien. Dort nämlich leitet der Korrespondentreeder den Reedereibetrieb nach innen und außen. Auch sind an einer Reederei in Mecklenburg eine große Zahl von Mitreedern beteiligt, so daß aus Zweckmäßigkeitsgründen die obligatorische Bestellung eines Korrespondentreeders zur erhöhten Übersichtlichkeit des Betriebes resultiert.

Materiell fordert die Bestellung eines Korrespondentreeders einen Beschluß der Mitreeder, und zwar hat man zu unterscheiden:

a) es soll ein Mitreeder Korrespondentreeder sein;

b) ein extraneus soll bestellt werden.

Die Wahl des Korrespondentreeders aus der Mitte der Reeder wird die Regel sein, schon deshalb, weil er als Eigentümer von Schiffsparten und damit Beteiligter am Schiff ein größeres Interesse sowohl an einer ordnungsmäßigen und vorteilhaften Verwaltung als an dem

Ausgange der Geschäftsreisen und dem damit zusammenhängenden Ausfall von Gewinn und Verlust haben wird. Alles dies wird ihn mehr als einen extraneus anspornen, seine ganze Kraft der Reederei und ihrem Betriebe zu widmen. Man hat deshalb auch die Anstellung eines Mitreeders als Korrespondentreeder erleichtert und sie an keinen Mehrheitsbeschluß der Reeder geknüpft.

Soll dagegen ein extraneus zum Korrespondentreeder bestellt werden, so verlangt das Gesetz Einstimmigkeit der Mitreeder, um damit zu größerer Vorsicht Anstoß zu geben und zu dokumentieren, daß dieses der Ausnahmefall sein solle.

Einen dritten Fall, bei dem, auch wenn ein Mitreeder zum Korrespondentreeder bestellt werden soll, Einstimmigkeit des Reederkonsortiums erforderlich ist, konstruiert Wagner S. 25: Wenn im Reedereivertrage zunächst festgesetzt ist, es solle ein Korrespondentreeder nicht angestellt werden, hinterher sich aber herausstellt, daß man aus Zweckmäßigkeitsgründen doch zur Anstellung schreiten will, so sei zunächst zur Abänderung des Reedereivertrages ein einstimmiger Beschluß der Mitreeder vonnöten. Wenn auch nach einstimmiger Entscheidung dieser Vorfrage nunmehr formell nur noch die Majorität über die Person des zu bestellenden Reeders entscheiden würde, so müsse praktisch doch in dieser Hinsicht eine vorherige Einstimmigkeit erzielt sein. Dem ist entgegenzuhalten, daß nach Abänderuug des Reedereivertrages nunmehr eine Majorität einen der Minorität

mißliebigen Mitreeder als Korrespondentreeder durchdrücken könnte, ohne daß die majorisierte Minorität Mittel besitzt, dagegen anzugehen.

Formell kann die Bestellung in irgendeiner Weise erfolgen. Im Handelsgesetzbuch finden sich keine Vorschriften über die Bestellung des Korrespondentreeders, und auch das Bürgerliche Gesetzbuch, das mangels Bestimmungen des Handelsgesetzbuchs über diesen Punkt heranzuziehen wäre, enthält unter dem Titel „Auftrag", der hier zu berücksichtigen ist, keinerlei Regeln. Nach § 7 Nr. 5 des Gesetzes betr. das Flaggenrecht der Kauffahrteischiffe ist bei einer Reederei der Name und die nähere Bezeichnung (d. h. z. B. Wohnort) des Korrespondentreeders in das Schiffsregister einzutragen. Diese Eintragung aber wirkt nicht etwa konstitutiv, so daß der Korrespondentreeder als solcher erst von dem Augenblicke der Eintragung an besteht und fungiert, sondern nur deklaratorisch: sie dient nur als Kundgebung nach außen, die Bestellung des Korrespondentreeders als solchen datiert von dem Augenblicke des Majoritätsbeschlusses der Mitreeder. (Schaps Anm. 4 zu § 492.)

Die Bestellung erfolgt mündlich, schriftlich, ja stillschweigend, indem die Mitreeder dulden, daß einer der Ihren als Korrespondentreeder fungiert, vorausgesetzt, daß die Billigung wirklich erkennbar in die Erscheinung tritt. Der Mitreeder, der sich unter dem Wissen der übrigen, und ohne daß sie widersprechen, während sie Widerspruch erheben könnten, als Korrespondentreeder geriert, ist als

Korrespondentreeder anzusehen. (Die entgegenstehende Ansicht von Jebens in Löhrs Centralorgan, n. F., Bd. 1 S. 369 ist für das Recht nach 1900 belanglos.) Selbst gegen den Willen aller übrigen Mitreeder ist die Bestellung eines Korrespondentreeders möglich. Das ist dann der Fall, wenn einer der Mitreeder den größten Teil der Schiffsparten in seiner Hand vereinigt. Denn da nach § 491 Satz 3 die Stimmen nach der Größe der Schiffsparten berechnet werden und Stimmenmehrheit für einen Beschluß vorhanden ist, wenn der Person oder den Personen, die für den Beschluß gestimmt haben, zusammen mehr als die Hälfte des ganzen Schiffes gehört, so hat im erwähnten Falle der Mitreeder immer die Majorität. Eine Folge ist, daß er entgegen dem Willen der übrigen Mitreeder sich zum Korrespondentreeder bestellen kann, ohne sich um die Minorität zu kümmern, ja ohne sie zu benachrichtigen. Daß er die Geschäfte der Reederei wie ein Korrespondentreeder führt, würde genügen, um ihn als solchen zu qualifizieren. Auf den ersten Blick scheint das unbillig zu sein, erscheint aber in anderem Lichte, wenn man bedenkt, daß er, da er die meisten Schiffsparten in Händen hat, auch hauptsächlich pekuniär an dem Betriebe der Reederei interessiert ist. Es ist also nichts mehr als recht und billig, daß er, der als Hauptgeldmann an der Spitze des Betriebes steht, die Geschäfte der Reederei leitet, zumal er ja wegen seiner Geldbeteiligung überwiegendes Interesse an Erzielung von Gewinn haben wird. Auch würde die jedesmalige Herbei-

führung eines Beschlusses unter diesen Umständen eine den Reedereibetrieb störende Formalität sein.

Natürlich muß die Absicht der Mitreeder, eine bestimmte Person zum Korrespondentreeder, d. h. einen ständigen Vertreter für die laufenden Angelegenheiten zu bestellen, klar erhellen.

Wenn also die Mitreeder nur für einen Einzelfall jemand zum Vertreter anstellen und dieser von seiner Vertretung Gebrauch macht, so haben wir es nicht mit einem Korrespondentreeder, sondern mit einem gewöhnlichen Stellvertreter ohne gesetzliche Vollmacht zu tun. (Hans. GZ. Hamburg, Hauptbl. 1873 S. 226; ROHG. Bd. 17 S. 234 ff.; Wagner S. 199.)

Gemäß § 509 kann auch die sogen. Baureederei vor der Vollendung des Schiffes einen Korrespondentreeder bestellen; dieser hat dann sogleich nach seiner Bestellung in bezug auf den künftigen Reedereibetrieb die Rechte und Pflichten eines Korrespondentreeders gemäß §§ 492 ff. HGB. Von dem Beginne des Unternehmens an gelten also die Vorschriften über die Bestellung und Entlassung des Korrespondentreeders, dagegen diejenigen über seine gesetzliche Vollmacht, seine Rechte und Pflichten nur mit Beziehung auf den künftigen Reedereibetrieb, nicht auf denjenigen in der Baureederei. Ohne besonderen Auftrag hat mithin der Korrespondentreeder nicht die Befugnis, mit dem Schiffsbaumeister resp. der Werft, auf der das Schiff erbaut wird, zu kontrahieren oder die Materialien für den Schiffsbau anzuschaffen. (Prot. S. 1641.) Da-

gegen ist er als Korrespondentreeder für den künftigen Reedereibetrieb befugt, mit Rücksicht auf die demnächstige Vollendung des Schiffes für die Ausrüstung, Bemannung, Verproviantierung desselben zu sorgen, unter Umständen Frachtverträge abzuschließen usw. Natürlich kann der Korrespondentreeder durch eine besondere Vereinbarung der Gesellschaft, z. B. den Reedereivertrag, zugleich als Bevollmächtigter derselben für den Schiffsbau bestellt werden, und es kann dies auch durch die Mehrheit der Reeder geschehen, wenn derselben dieses Recht durch den Reedereivertrag eingeräumt ist. In dieser Eigenschaft hat er den Bau zu überwachen, den Baumeister mit den etwa erforderlichen Anweisungen zu versehen und etwaige beim Bau notwendige Rechtsgeschäfte abzuschließen, auch die nötigen Beiträge zu den Baugeldern, wenn dieselben nicht auf einmal, sondern ratenweise eingezahlt werden, auszuschreiben und einzukassieren und die Baurechnung zu führen. (Prot. S. 1642.) Allein diese Obliegenheiten kommen ihm nicht als Korrespondentreeder, sondern als besonders bestelltem Bevollmächtigten der Teilhaber zu. (Boyens S. 208.)

2. Entlassung.

Ebenso formlos wie die Bestellung des Korrespondentreeders ist auch seine Entlassung. Die Bestellung kann nach § 492 Abs. 2 jederzeit widerrufen werden, und zwar wiederum durch Stimmenmehrheit, unbeschadet des Anspruches auf die vertragsmäßige Vergütung. Diese freie

Kündbarkeit des Verhältnisses des Korrespondentreeders von seiten der Mitreeder entspricht den Grundsätzen des bürgerlichen Rechtes über Auftrag und Vollmacht.

Sowohl der im Reedereivertrage wie der erst später bestellte Korrespondentreeder kann durch Majoritätsbeschluß entlassen werden. Auf den Widerruf der Bestellung ist es ohne Einfluß, daß der Korrespondentreeder schon im Reedereivertrage bestellt ist. (Prot. S. 1502; ROHG. Bd. 15 S. 160.) Zum Widerruf bedarf es stets eines Majoritätsbeschlusses. Mit Schaps (S. 105) ist die Ansicht Wagners zu verwerfen, ein Majoritätsbeschluß sei dann unnötig, wenn ein extraneus als Korrespondentreeder angestellt sei, in diesem Falle genüge der Widerruf eines einzelnen Mitreeders. Für diese Meinung läßt sich eine Stütze im Gesetze nicht finden.

Das Majoritätsprinzip ergibt für die Entlassung des Korrespondentreeders dieselben Konsequenzen wie für die Bestellung in negativer Richtung.

Der Mitreeder, der sich infolge seines Übergewichts bei der Abstimmung, hervorgerufen durch die in seiner Hand befindlichen Schiffsparten, zum Korrespondentreeder bestellt hat, ohne sich um die Minorität zu kümmern, kann natürlich seiner Stellung gegen seinen Willen nicht verlustig gehen. Eine weitere Folge dieses Majoritätsprinzips ist die, daß derjenige Mitreeder, der zum Korrespondentreeder ernannt ist, nicht mehr entlassen werden kann, wenn sich später in seiner Hand mehr als die Hälfte der Schiffsparten vereinigen. Auch hier ist dieser

Umstand um so unbedenklicher, als er ja infolge gesteigerten Interesses mehr als ein weniger Interessierter zum Nutz und Frommen der Mitreeder handeln wird.

Die Mehrheit der Mitreeder kann entsprechend den Mandatsvorschriften des bürgerlichen Rechts die Bestellung dem Korrespondentreeder gegenüber jederzeit widerrufen. (vgl. § 671 BGB.) Dagegen ist ein vertragsmäßiger Verzicht seitens des Reederkonsortiums auf den Widerruf nicht bindend, weil derselbe ein Essentiale des Mandats ist. Ein derartiger Verzicht würde dem Anstellungsverhältnisse den Charakter als Mandat entziehen. (ROHG. Bd. 23 S. 326 ff.; RG. Bd. 3 S. 186 ff.) Eine zweite Frage ist die, ob der vertragsmäßige Verzicht ohne jede Rechtswirkung ist. Der entlassene Korrespondentreeder hat zweifellos Entschädigungsansprüche auf Grund des in dem Anstellungsvertrage ausdrücklich ausgesprochenen Verzichts auf Entlassung resp. Widerruf.

Der Widerruf erfolgt nach § 492 HGB. unbeschadet des Anspruches auf die vertragsmäßige Vergütung, d. h. der Korrespondentreeder hat Entschädigungsansprüche, soweit solche entweder nach seinem speziellen Anstellungsvertrage begründet sind, z. B. bei vereinbarter Konventionalstrafe, oder soweit solche aus dem Anstellungsvertrage in abstracto zu folgern sind, z. B. bei grundloser Entlassung, die sich als dolose Schädigung des Korrespondentreeders darstellt. Wagner will dem Korrespondentreeder weitergehend bei jeder grundlosen Entlassung eine Entschädigung zusprechen. (S. 201.) Der Entschädigungsanspruch richtet

sich gegen alle Mitreeder, und zwar haften sie nach § 507 HGB. nach dem Verhältnis der Größe ihrer Schiffsparten. Denjenigen der Mitreeder, die den Widerruf nicht bewirkt haben, wird man unter Umständen Regreß gegen die übrigen nicht nehmen können. Natürlich kann auch der Korrespondentreeder sein Anstellungsverhältnis aufkündigen, und zwar zu jeder Zeit. Auch hier finden die Vorschriften des bürgerlichen Rechts Anwendung, was zur Folge hat, daß eine Kündigung zur Unzeit den Korrespondentreeder schadensersatzpflichtig macht. Der Korrespondentreeder muß seine Kündigung so einrichten, daß den Mitreedern Gelegenheit bleibt, für die Besorgung der Angelegenheiten und Geschäfte der Reederei in anderer Weise ausreichend Fürsorge zu treffen, so daß vor allem keine Betriebsstockung eintritt.

Der Korrespondentreeder seinerseits kann auf das Recht der Kündigung verzichten. Dieser Verzicht aber schließt eine Kündigung beim Vorliegen eines wichtigen Grundes nicht aus. (§ 671 BGB.) Daß die Bestimmungen über Bestellung und Entlassung des Korrespondentreeders nach den Grundsätzen des Mandats zu behandeln sind, ist übereinstimmende Meinung. Nur in dem Falle, daß ein Korrespondentreeder, der zugleich Mitreeder ist, beim Vorliegen eines wichtigen Grundes kündigt, will Boyens (S. 253), worauf Wagner (S. 29) hinweist, die Vorschriften des § 712 BGB. und den Abschnitt „Gesellschaft", nicht die von § 671 BGB. angewendet wissen. Man wird sich der Meinung Wagners anschließen, der unter

Ablehnung der Boyenschen Ansicht ausführt, daß § 712 Abs. 3 BGB. und nicht § 671 höchstens dann Anwendung finden können, wenn der Korrespondentreeder schon im Gesellschaftsvertrage, nicht erst nachträglich angestellt sei. Denn § 712 Abs. 3 BGB. könne sich seiner Stellung im System des Bürgerlichen Gesetzbuchs nach nur auf einen geschäftsführenden Gesellschafter beziehen, der von vornherein, d. h. im Gesellschaftsvertrage mit der Geschäftsführung der Gesellschaft betraut sei. Eine Kündigung könne bei Anwendung des § 712 Abs. 2 seitens des Korrespondentreeders nur dann stattfinden, wenn — vorausgesetzt, daß er Mitreeder sei — ein wichtiger Grund vorliege, ohne Unterschied, ob die Kündigung zur Zeit oder zur Unzeit erfolge, er wäre in solchem Falle also schlechter gestellt als ein extraneus nach § 671 Abs. 2 BGB. Das würde Unbilligkeiten zu Folge haben. Diese Ausführungen wird man um so mehr als richtig akzeptieren, als für ein Abweichen von den Grundsätzen des Mandats ein triftiger Grund nicht zu finden ist.

Das Anstellungsverhältnis des Korrespondentreeders kann selbstverständlich nicht nur durch Widerruf resp. Entlassung sein Ende finden, sondern es gibt noch eine Reihe anderer Beendigungsgründe. Einmal durch Zeitablauf sowie durch Eintritt einer Resolutivbedingung; durch Tod oder durch Dispositionsunfähigkeit des Korrespondentreeders — aber nicht, wenn ein derartiges Ereignis in der Person eines oder mehrerer Mitreeder eintritt, denn ein solches ist auf die Reedereibeschlüsse ohne

Einfluß —. Ein weiterer Auflösungsgrund ist, wie schon bemerkt, der Rücktritt des Korrespondentreeders. Erfolgt dieser Rücktritt ohne wichtigen Grund zur Unzeit, so macht sich der Korrespondentreeder, wie oben erwähnt, auf Grund des § 671 BGB. schadenersatzpflichtig. Schließlich wird das Kontraktsverhältnis sein Ende erreichen durch Beendigung der Reederei. Diese tritt ein durch Auflösung gemäß § 506 HGB., Dereliktion sämtlicher Schiffsparten, Konsolidation derselben in einer Hand, Totalverlust, dauernde Nichtverwendung des oder der Schiffe zum Erwerbe durch die Seefahrt. Nicht ist die Auflösung eine Folge der Änderung des Personenbestandes durch Tod, Konkurs einzelner Mitglieder, auch nicht durch Aufkündigung gemäß § 505 HGB. Ob während des Liquidationsstadiums nach Auflösung der Reederei die Befugnis des Korrespondentreeders, die Geschäfte der Reederei zu führen, fortdauert, soweit eine Fortführung zur glatten Abwicklung der Geschäfte nötig ist, oder ob die Geschäftsführung auf die Gesamtheit der Mitreeder mit dem Eintritt der Liquidation übergeht, ist Gegenstand einer Kontroverse. Das Reichsgericht hat sich in einer Entscheidung (in Bd. 11 S. 164 ff.) auf den Standpunkt gestellt, daß die Befugnis des Korrespondentreeders auch im Liquidationsstadium der Reederei fortdauert. Es meint, es könnten schon die Bestimmungen des 2. Buches des Handelsgesetzbuches dahin führen, anzunehmen, daß auch in der Liquidation die Gesellschaftsvertretung, im vorliegenden Falle also die Vertretung der Reederei, die-

selbe bleibe, und daß nur der Umfang der Vertragsbefugnis in Gemäßheit der Zwecke der Liquidation ein eingeschränkterer werde, wie dies in Art. 476 jetzt § 509 HGB. für das Stadium der Vorbereitung ausdrücklich angeordnet sei. Dieser Ansicht haben sich Schaps (S. 106, 133), Wagner (S. 194) und Cosack (S. 598) angeschlossen und neuestens Oberlandesgericht Kiel (vgl. Schlesw.-Holst. Anz. 1908 S. 137). Entgegengesetzter Anschauung ist Walter (S. 31), gestützt auf die Meinung von Lewis-Boyens (S. 253), Makower (S. 26) und Gareis-Fuchsberger (S. 925 Nr. 27). Er meint, die Gründe seien nicht einwandfrei. Eine Analogie mit dem Liquidationsverfahren der offenen Handelsgesellschaft und der Kommanditgesellschaft müsse zur gegenteiligen Ansicht führen, da hier die Liquidation durch sämtliche Gesellschafter geführt werde. Dem ist entgegenzuhalten, daß das Reichsgericht und mit ihm Schaps, Wagner und Cosack eine Ausdehnung der Befugnisse des Korrespondentreeders auf das Liquidationsverfahren deswegen annehmen, weil auch die Vertretung der Handelsgesellschaften während der Liquidation nicht notwendig eine Veränderung erleide. Und das stimmt auch, nur daß die offene Handelsgesellschaft und die Kommanditgesellschaft ein Organ, wie die Reederei im Korrespondentreeder besitzt, nicht haben, daher die Vertretung nicht etwa auf die Gesellschafter übergeht, sondern ihnen verbleibt. Ebenso bei der Kommanditgesellschaft. Weiter meint Walter (S. 30, 31), eine Analogie mit der Aktiengesellschaft und

den dieser verwandten Handelsgesellschaften erscheine wegen der großen Verschiedenheit der zu vergleichenden Gesellschaftsarten und ihrer Einrichtungen nicht angängig. Das ist auch nicht Absicht des Reichsgerichts gewesen, sondern dieses hat wohl besonders die offene Handelsgesellschaft wegen ihrer immerhin erheblichen Ähnlichkeit mit der Reederei im Auge gehabt. Wenn er des weiteren behauptet, daß die vom Reichsgericht angeführten Bestimmungen über die Baureederei ganz spezielle seien, sie berechtigten deshalb nicht zur Anwendung der die Rechtsverhältnisse der Reederei regelnden Bestimmungen auf das gar nicht — vielleicht absichtlich — im Gesetz erwähnte Liquidationsverfahren, so sei darauf hingewiesen, daß eine Anwendung dieser Bestimmungen vom Reichsgericht gar nicht befürwortet wird, sondern das Reichsgericht zieht aus dem Umstand, daß der Korrespondentreeder schon im Vorbereitungsstadium der Reederei in umfassendster Weise fungiert, den berechtigten Schluß, ihm auch für die Liquidation, das Nach- oder Beendigungsverfahren, seine Befugnisse zu lassen. Auch die weiter angeführten praktischen Gründe sind meiner Ansicht nach nicht stichhaltig, sondern bezwecken eine der reichsgerichtlichen Ansicht gegenüber gekünstelte Ansicht zu rechtfertigen. (Walter S. 31.) Mit Recht betont Schaps (S. 1133 Anm. 8), die Bejahung der Frage entspreche dem praktischen Bedürfnisse und dem Gesetzessinne. Eine eigenartige Lösung findet sich noch in einem Erkenntnisse des Appellationsgerichts Celle (Seuffert Bd. 24 Nr. 70),

nach welchem durch die Auflösung der Reederei zwar die Vollmacht des Korrespondentreeders, nicht aber das vor der Auflösung einer sogen. Liquidationskommission erteilte Mandat erlöschen soll. In zustimmendem Sinne hat sich auch das Hanseatische Oberlandesgericht ausgesprochen. (Hans. GZ., Hauptbl. 1890 S. 174.)

3. Vergütung.

Eine Bestimmung darüber, ob der Korrespondentreeder berechtigt ist, eine Vergütung für seine Tätigkeit zu beanspruchen, enthält das Handelsgesetzbuch direkt nicht. Im Abs. 2 § 492 HGB. ist nur die Rede davon, daß die Entlassung des Korrespondentreeders auf seinen Anspruch auf vertragsmäßige Vergütung keinen Einfluß haben soll. Ist eine Vergütung im Anstellungsvertrage vorgesehen und somit vereinbart, so besteht sie entweder in einem festen Gehalt oder in einer Provision, sei es vom Gesamtgewinn oder von den einzelnen Eingängen. Ist dagegen eine Vergütungsvereinbarung im Engagementsvertrage nicht vorgesehen, so ist ein Unterschied zu machen, je nachdem der Korrespondentreeder ein Kaufmann ist oder nicht. Der Entscheidung dieser Frage bedurfte es nach altem Handelsgesetzbuch nicht, denn nach dem bisherigen Recht war der Korrespondentreeder als solcher gemäß Art. 272 Ziff. 4 stets Kaufmann. Nach dem neuen Handelsgesetzbuch ist er nicht mehr an und für sich Kaufmann, denn die Führung eines fremden Gewerbebetriebes kann nicht mehr als Betreibung eines

Handelsgewerbes angesehen werden. Ist er Kaufmann im Sinne des neuen Handelsgesetzbuches, so hat er eine Provision entsprechend dem § 354 HGB. zu fordern; mangelt ihm die Kaufmannsqualität, so wird man ihm auf Grund des § 675 BGB. Entschädigungsansprüche zusprechen. Im übrigen wird besonders, was eine nicht vereinbarte Höhe der Provision anlangt, Handelsgebrauch und Gewohnheit im Heimatshafen des Schiffes entscheidend sein. Interessant ist, daß das hamburgische Handelsgericht in einer Entsch. v. 18. 3. 1872 eine Entschädigung verweigert hat. (Hans. GZ. Bd. 5 S. 206.)

2. Der Korrespondentreeder und Dritte.

Der § 493 HGB. normiert die Legalvollmacht des Korrespondentreeders gegenüber Dritten. Das Verhältnis des Korrespondentreeders zu Dritten ist das eines Bevollmächtigten, und es finden darauf die Grundsätze über die Vollmacht Anwendung. Der § 493 HGB. lautet:

„Im Verhältnis zu Dritten ist der Korrespondentreeder kraft seiner Bestellung befugt, alle Geschäfte und Rechtshandlungen vorzunehmen, die der Geschäftsbetrieb einer Reederei gewöhnlich mit sich bringt.

Diese Befugnis erstreckt sich insbesondere auf die Ausrüstung, die Erhaltung und die Verfrachtung des Schiffes, auf die Versicherung der Fracht, der Ausrüstungskosten und der Havareigelder sowie auf die mit dem gewöhnlichen Geschäftsbetriebe verbundene Empfangnahme von Geld.

Der Korrespondentreeder ist in demselben Umfange befugt, die Reederei vor Gericht zu vertreten.

Er ist befugt, den Schiffer anzustellen und zu entlassen; der Schiffer hat sich nur an dessen Anweisungen und nicht auch an die etwaigen Anweisungen der einzelnen Mitreeder zu halten.

Im Namen der Reederei oder einzelner Mitreeder Wechselverbindlichkeiten einzugehen oder Darlehen aufzunehmen, das Schiff oder Schiffsparten zu verkaufen oder zu verpfänden sowie für das Schiff oder für Schiffsparten Versicherung zu nehmen, ist der Korrespondentreeder nicht befugt, es sei denn, daß ihm eine Vollmacht hierzu besonders erteilt ist."

Der § 493 HGB. enthält in den Abs. 1 u. 3 eine Begrenzung der Vollmacht in positiver, im Abs. 5 eine solche in negativer Richtung. Abs. 2 u. 4 geben Exemplifikationen zu 1 u. 3. Die Vollmacht des Korrespondentreeders stellt sich als Legalvollmacht dar, d. h. als eine gesetzliche. Sie ist jedoch nicht eine gesetzlich notwendige, wie die des Prokuristen, sondern eine legalpräsumtive, eine vermutete Vollmacht; sie kommt nur dann in Betracht, wenn die Vollmacht des Korrespondentreeders nicht durch Vereinbarungen zwischen dem Reederkonsortium und dem ersteren bestimmt ist, sei es nun extensiv oder restriktiv. Der § 492 bezieht sich unmittelbar nur auf die Befugnisse des Korrespondentreeders im Verhältnis zu Dritten, d. h. auf seine Vollmacht, nicht auf seine Befugnisse im Verhältnis zu seiner Reederei, auf seinen im

Anstellungsvertrage oder speziell erteilten Auftrag. Eine von ihm vorgenommene Rechtshandlung kann vollmachtsgemäß, daher Dritten gegenüber gültig und die Reederei verpflichtend, aber auftragswidrig sein und ihn der Reederei ersatzpflichtig machen; sie kann umgekehrt auftragsgemäß sein und doch über die Vollmacht des § 493 hinausgehen. Die Vollmacht des Korrespondentreeders ist, wie ausgeführt, eine Legalvollmacht, aber sie ist nicht unbeschränkten Umfanges. Sie ist eine gesetzliche, d. h. sie wirkt in dem gesetzlich fixierten Umfange nicht nur soweit sich letztere mit dem Inhalt des Auftrages deckt (secundum mandatum), sondern auch soweit der Auftrag nichts bestimmt (praeter mandatum) und selbst im Widerspruch mit dem Auftrage (contra mandatum), nämlich dem Dritten gegenüber, der nicht weiß, daß sie beschränkten Umfanges ist. Während die Vollmacht des Prokuristen unbeschränkbar ist, ist der Umfang der Vollmacht des Korrespondentreeders beschränkbar. Indessen können Beschränkungen derselben Dritten nur unter der Voraussetzung des § 495, d. h. unter der Voraussetzung, daß der Dritte die Beschränkungen kannte (nicht kennen mußte), entgegengesetzt werden. Auch kann der Dritte, der mit dem Korrespondentreeder ein innerhalb der gesetzlichen Vollmacht liegendes, aber auftragswidriges Geschäft abgeschlossen hat, gegenüber der Reederei sich nicht auf die Beschränkungen der gesetzlichen Vollmacht berufen. Die Vollmacht des Korrespondentreeders ist beschränkter als die des Prokuristen, aber weiter als die des Hand-

lungsbevollmächtigten. Der Umfang der Vollmacht des Korrespondentreeders erstreckt sich auf alle Geschäfte und Rechtshandlungen, die der Betrieb einer Reederei gewöhnlich mit sich bringt. Die Vollmacht des Handlungsbevollmächtigten erstreckt sich auf Geschäfte, die der Betrieb eines derartigen Handelsgewerbes, d. h. desjenigen, in dem der Handlungsbevollmächtigte angestellt ist, gewöhnlich mit sich bringt. Der Prokurist aber ist zu allen Geschäften und Rechtshandlungen eines Handelsgeschäftes befugt. Die Vollmacht des Korrespondentreeders steht also in der Mitte zwischen der des Prokuristen und der des Handlungsbevollmächtigten. Wenn das Gesetz sagt: zu allen Geschäften und Rechtshandlungen, „die der Betrieb einer Reederei mit sich bringt", so soll das heißen, er ist zur Vornahme von Geschäften befugt, die nicht nur in den Kreis der Reederei fallen, bei der er als Korrespondentreeder angestellt ist, sondern zu allen denjenigen, die irgendein Reedereibetrieb mit sich bringen kann. Der Korrespondentreeder hat danach also auch Vollmacht, über die ursprünglichen Zwecke der Reederei hinauszugehen, z. B. Nord- oder Ostseeschiffe für Ozeanreisen zu verfrachten, Passagierverträge über Warentransportschiffe abzuschließen (Prot. S. 1527), das Schiff mit Proviant oder Instrumenten auszurüsten oder mit Besatzungsmitgliedern zu versehen (Schiffsarzt), wie sie auf einem derartigen Schiff nicht notwendig oder üblich sind. Zu ungewöhnlichen Geschäften, d. h. solchen, die der Geschäftsbetrieb einer Reederei gewöhnlich nicht mit sich bringt,

ist er nicht bevollmächtigt. Was unter „gewöhnlich“ zu verstehen ist und wo dieser Begriff sich gegen „ungewöhnlich“ abgrenzt, wird im einzelnen Fall zu prüfen und zu entscheiden sein. Als ungewöhnliche Reedereigeschäfte erscheinen Gewährleistungsverträge im Sinne von § 486 Abs. 2, Einkauf von Waren zur Befrachtung des Schiffes (OAG. Rostock bei Buchka und Bode Bd. 6 S. 210), außergewöhnliche Liberalitäten (Sammlung von Entscheidungen in Rostockschen Rechtsfällen 3. Forts. S. 133 ff.; RG. Bd. 9 S. 141); Anerkennung oder Bezahlung einer Reedereischuld wird nicht durch die für den betreffenden Betrieb ungewöhnliche Höhe der letzteren zu einem ungewöhnlichen Geschäft. (RG. Bd. 9 S. 139.) Die Aufzählungen in Abs. 2 u. 4 des § 493 HGB. sind, wie schon oben erwähnt, Exemplifikationen für die hauptsächlichsten Geschäfte eines gewöhnlichen Reedereibetriebes, zu denen die Vollmacht des Korrespondentreeders befugt. Als Beispiele sollen sie natürlich nicht erschöpfend sein und keine feste Abgrenzung der Vollmacht statuieren.

Die Vollmacht erstreckt sich insbesondere auf die Ausrüstung des Schiffes, d. h. auf die Vornahme aller Handlungen, durch die das Schiff mit denjenigen Requisiten versehen wird, die zu seiner zweckentsprechenden Verwendung notwendig und dienlich sind. Hierher gehört nicht nur die Anschaffung von Gerätschaften, Proviant, die Beschaffung von Ballast usw., sondern auch die zweckentsprechende Bemannung, also die Eingehung von Heuerverträgen — obschon dieselbe in der Regel durch den

Schiffer erfolgen wird — und deren Erfüllung. Geht der Korrespondentreeder bei der Ausrüstung des Schiffes über seinen Auftrag hinaus, schafft er z. B. für einen Dampfer, der die Elbe von Hamburg bis Cuxhaven und von dort bis Helgoland fährt, Gerätschaften an, die für eine Reise nach dem Nordpol bestimmt sind, oder stellt er für ein derartiges Schiff einen Arzt an, so verpflichtet er auch durch diese Geschäfte die Reederei, falls dieser nicht der Nachweis aus § 495 HGB. gelingt, d. h. falls die Reederei nicht nachweist, daß der Dritte die Beschränkung der Vollmacht des Korrespondentreeders gekannt hat.

Zur Erhaltung des Schiffes gehört vor allem die Vornahme notwendiger Reparaturen bis zur Grenze der Reparaturunwürdigkeit; solche vornehmen zu lassen, ist der Korrespondentreeder im Verhältnis zu Dritten ganz allgemein befugt; selbst außergewöhnliche Reparaturen gehören zum Betriebe einer Reederei. Eine außergewöhnliche Reparatur liegt jedoch nicht mehr vor, wenn das Schiff als unwürdig kondemiert ist. (Wagner S. 203 Anm. 11.) Der Reederei gegenüber ist er bei außgewöhnlichen Reparaturen zur Einholung eines Majoritätsbeschlusses nach § 496 Abs. 2 verpflichtet. Auch die Eingehung von Berge- und Hilfeleistungsverträgen gehört zur Erhaltung des Schiffes.

Endlich erstreckt sich die Vollmacht des Korrespondentreeders auf die Verfrachtung des Schiffes. Darunter ist der Abschluß von Fracht- und Passagierverträgen zu ver-

stehen. Nicht unter den Begriff der Verfrachtung fällt einmal die Eingehung von Bugsierverträgen (a. M. Wagner S. 203), Bergungs- und Hilfeleistungsverträgen zugunsten eines fremden Schiffes; immerhin ist der Korrespondentreeder hierzu aus dem allgemeinen Gesichtspunkte der Zugehörigkeit dieser Verträge zu dem gewöhnlichen Geschäftsbetriebe einer Reederei (§ 493 Abs. 1) bevollmächtigt. Nicht befugt ist der Korrespondentreeder andererseits zur Vermietung des Schiffes im Wege der Sachmiete oder des Ausrüstungsvertrages. Die Vermietung kann nicht zum gewöhnlichen Geschäftsbetriebe einer Reederei gehören, weil während der Dauer des Mietverhältnisses der Eigentümer des vermieteten Schiffes nicht Reeder im privatrechtlichen Sinne ist. (Hans. OLG., Hans. G., Hauptbl. 1886 S. 72.) Die vom Korrespondentreeder abgeschlossenen auf die Verfrachtung des Schiffes bezüglichen Geschäfte sind gültig, auch wenn die nach § 496 Abs. 2 zu neuen Reisen und Unternehmungen erforderlichen Reedereibeschlüsse nicht eingeholt sind.

Die Vollmacht begreift des weiteren die Versicherung von Fracht, Ausrüstungskosten. (§ 779 HGB.) Die Sicherung vor dem Verlust derartiger Aufwendungen bezw. Forderungen liegt so sehr im dringenden Interesse der Mitreeder und entspricht so sehr der Üblichkeit, daß das Gesetz ein für allemal den Korrespondentreeder zur Versicherungsnahme bevollmächtigt; ja es ist so weit gegangen, ihm mit dem Reichsoberhandelsgericht (Bd. 15 S. 119) und anschließend Wagner für die Regel geradezu

eine Verpflichtung hierzu auferlegen. Die vom Korrespondentreeder im Namen der Reederei genommene Versicherung ist Versicherung für eigne, nicht für fremde Rechnung. Im Gegensatze dazu, und deswegen war eine besondere Betonung im Gesetze notwendig, wird ihm durch § 493 Abs. 5 untersagt, das Schiff im ganzen wie auch Schiffsparten zu versichern. Die Kaskoversicherung gehört nicht zu den Geschäften, die der Betrieb einer Reederei gewöhnlich mit sich bringt. Vielmehr ist es durchaus Gewohnheit, daß Reeder oder Mitreeder — namentlich bei einer Beteiligung an mehreren Schiffen — die Gefahr des Kaskos ganz oder teilweise auf ihre Person übernehmen, daß sie m. a. W. als Selbstversicherer auftreten. Deshalb schreibt das Gesetz vor, daß der Korrespondentreeder zur Kaskoversicherung an und für sich nicht berechtigt sein soll, sondern daß er dazu einer Spezialvollmacht bedarf. Versichert er dennoch ohne Spezialvollmacht, so ist die Versicherung gültig, es kommen aber die allgemeinen Regeln der Seeversicherung in Betracht. (§§ 782, 783 HGB.)

Bevollmächtigt kraft Gesetzes ist der Korrespondentreeder des ferneren zu einer *mit dem gewöhnlichen Geschäftsbetriebe verbundenen Empfangnahme von Geldern*. Darunter werden stets Fracht- und Passagegelder, Schlepp-, Berge- und Hilfslohn fallen, nicht Havariegrosseentschädigungen (*Lewis* in Endemanns Handb. Bd. 4 S. 67) oder Kaufgelder im Liquidationsstadium. Die Befugnis des Korrespondentreeders, Gelder

in Empfang zu nehmen, hat ihren Grund darin, daßer auch die Ausgaben der Reederei bestreiten muß: es liegt ihm eben die Besorgung der Geldangelegenheiten der Reederei und die Führung der Reedereikasse ob. Die Mitreeder haben daher nicht nur eine ihm verabfolgte Zahlung als ihnen geschehen anzuerkennen, sondern auch für alle sich daran anknüpfenden Folgen einzustehen. Ist daher z. B. dem Korrespondentreeder vom Verfrachter ein Frachtvorschuß bezahlt worden und dieser, weil zufolge eines Seeunfalls keine Fracht geschuldet wird, zurückzuzahlen, so haften die Mitreeder dafür, auch wenn der Vorschuß nicht dem Schiffe zugute gekommen, sondern vom Korrespondentreeder veruntreut sein sollte. Als in der Kommission über die Vollmacht des Korrespondentreeders verhandelt wurde, war ein Teil der Mitglieder dagegen, daß der Korrespondentreeder auch zur Anstellung und Entlassung des Schiffers befugt sein solle, und zwar kraft gesetzlicher Vorschrift. Dieser Teil der Mitglieder war der Meinung, daß eine derartige Ausdehnung der Befugnisse des Korrespondentreeders zu weit gehe; man wollte die Besetzung dieser einflußreichen Stellung sowie die Entlassung des Schiffers einem Majoritätsbeschlusse vorbehalten. Von der Erwägung ausgehend, daß gerade die Wichtigkeit dieses Postens eine schleunige Neubesetzung in außergewöhnlichen Fällen erheische, die Herbeiführung eines Majoritätsbeschlusses aber einer schleunigen Besetzung hindernd in den Weg treten würde und unter Umständen gerade verhängnisvoll werden könnte, drang

die Meinung derjenigen Kommissionsmitglieder durch, die es für zweckentsprechend hielten, die Befugnis des Korrespondentreeders den Schiffer anzustellen und zu entlassen, gesetzlich festzulegen. Man sah darin, daß er nach § 496 den Beschluß des Reederkonsortiums einholen muß, eine genügende Gewähr, um übereifrige Maßregeln in dieser Hinsicht zu vermeiden. Natürlich ist eine Bestellung und Entlassung auch dann gültig, wenn ein Reedereibeschluß in der in § 496 Abs. 2 vorgeschriebenen Weise nicht eingeholt ist.

Schließlich ist der Korrespondentreeder befugt *zur Instruktion des Schiffers*: letzterer hat sich an die Anweisungen des Korrespondentreeders zu halten und etwaige Instruktionen einzelner Mitreeder zu ignorieren, wenn sie mit der Instruktion des Korrespondentreeders kollidieren. Hat der Schiffer auf Anweisung des Korrespondentreeders gehandelt, so wird er von der Haftung im Sinne des § 511 HGB. frei. Nur dann braucht der Schiffer dem Korrespondentreeder nicht zu folgen, wenn ihm von seiten der Mitreeder ein Majoritätsbeschluß mitgeteilt wird, der der Instruktion des Korrespondentreeders widerspricht. Eine Folge ist, daß, wenn ein Mitreeder Eigentümer von mehr als der Hälfte des Schiffes ist, seine Anordnungen als Majoritätsbeschluß denen des Korrespondentreeders vorgehen.

Abs. 3 des § 493 spricht von der Befugnis des Korrespondentreeders, in dem Umfange des Abs. 2 die Reederei vor Gericht zu vertreten. Was zunächst die Worte „in

demselben Umfange" anlangt, so soll das heißen, er kann nur insoweit prozessieren, als es sich um Gegenstände handelt, die in den Kreis des gewöhnlichen Geschäftsbetriebes der Reederei gehören (Prot. S. 1528), wobei es gleichgültig ist, ob der betreffende Gegenstand ein unter seine Vollmacht fallendes Geschäft ist. (Prot. S. 3743.) Die Auslegung des Abs. 2 des § 493 HGB. hat zu mannigfachen Meinungsverschiedenheiten bezüglich der Befugnis des Korrespondentreeders zur gerichtlichen Vertretung der Reederei Veranlassung gegeben. Man streitet zunächst darüber, ob die Befugnis des Korrespondentreeders zur Vertretung auch eine Verpflichtung involviert. Daraus, daß das Gesetz den Korrespondentreeder zur Vertretung der Reederei im Prozesse befugt, erklärt man, daß von einer Verpflichtung zur Vertretung nicht die Rede sein kann. Unterstützt wird diese Meinung zunächst einmal durch den Text des Gesetzes, der ganz rein nur von einer Befugnis spricht. Auch dem Gesetzgeber hat eine Involvierung der Verpflichtung in die Befugung vollkommen ferngelegen, wie aus den Protokollen (S. 3742) ersichtlich ist. Mit Recht weist Lewis in Endemanns Handb. (S. 68 Anm. 10) im Anschluß an eine Reichsgerichtsentscheidung (Bd. 1 S. 297) auf den Sprachgebrauch des Handelsgesetzbuches hin. Das Gericht, sagt er, macht darauf aufmerksam, wie das Handelsgesetzbuch da, wo es mit der Berechtigung auch eine Verpflichtung zur Prozeßvertretung verbindet (bei den Organen von Rechtssubjekten des Handelsrechts — der offenen Handelsgesell-

schaft, der Kommanditgesellschaft und der Aktiengesellschaft —), sich der Ausdrücke bedient: „wird vor Gericht vertreten", „haben zu vertreten" (Art. 117 [§ 126], 137 [§ 149], 167 [§ 170], 227 [§ 231]), wie auch auf der Hamburger Konferenz der Anregung, „daß der Korrespondentreeder, soweit als er zur gerichtlichen Vertretung der Reederei befugt erscheine, Dritten gegenüber auch die Verpflichtung zur Übernahme der Vertretung habe", keine Folge gegeben wurde. (Prot. S. 3743.) Andererseits spricht das Handelsgesetzbuch in den Fällen, wo nur eine fakultative — man kann sie mit Walter (S. 38) im Gegensatz zum oben Erwähnten so nennen — Vertretung gefordert wird wie beim Prokuristen und beim Korrespondentreeder, von Ermächtigung und Befugnis. Demgemäß kann eine Verpflichtung zur Prozeßvertretung für den Korrespondentreeder nicht anerkannt werden. Derselben Meinung sind Schaps (S. 108), Gareis-Fuchsberger (S. 916), Lewis (S. 68), Lewis-Boyens (S. 257) und widerstrebend auch Wagner (S. 204). (Was das mecklenburgische Partikularrecht anlangt, so ist Wagner der Meinung, daß man wegen der obligatorischen Bestellung des Korrespondentreeders das Gegenteil annehmen müsse. Letzterer Anschauung ist Mittelstein mit Recht [S. 193] entgegengetreten.)

Man ist sich des weiteren nicht schlüssig darüber, ob eine Zustellung im Prozesse der Reederei an den Korrespondentreeder mit derselben rechtlichen Wirkung erfolgen kann wie an die Mitreeder. Wie wir oben erwähnt

haben, ist der Korrespondentreeder weder Prokurist noch Generalhandlungsbevollmächtigter der Reederei. Er steht vielmehr in der Mitte zwischen diesen beiden Instituten. Demnach kann der § 172 ZPO. keine Anwendung finden, wonach die Zustellung an den Generalbevollmächtigten, sowie in den durch den Betrieb eines Handelsgewerbes hervorgerufenen Rechtsstreitigkeiten an den Prokuristen mit gleicher Wirkung wie an die Partei erfolgt. Dem ist Schaps (S. 108) entgegengetreten und meint, der Umstand, daß der Korrespondentreeder zur gerichtlichen Vertretung nicht verpflichtet, sondern nur befugt sei, hindere nicht, in analoger Anwendung des § 173 ZPO. anzunehmen, daß Klagen gegen sämtliche Mitreeder dem Korrespondentreeder gültig zugestellt werden könnten Schaps' Meinung sind Wilmowski-Levy (6. Aufl. Anm. 2 zu § 173), Seuffert (ZPO. Nr. 1 zu § 173); anders Lewis (Bd. 1 S. 74 Anm. 2), Mittelstein (S. 193). Das Kammergericht (Bd. 1 S. 298) und das Hans. Oberlandesgericht (Hans. GZ. 1896 Beibl. Nr. 6) lassen die Frage offen. Während Schaps eine Begründung seiner Meinung nicht bringt, erklären Makower und Cosack die Anwendung des § 173 ZPO. für gegeben, weil der Korrespondentreeder Generalhandlungsbevollmächtigter sei. (Makower S. 17 Anm. 2, Cosack S. 550.) Die abweichende Entscheidung des Reichsgerichts (Bd. 1 S. 297) bezieht sich nach Makower (S. 17) auf älteres Prozeßrecht vor 1879. Dem ist entgegenzuhalten, daß das Reichsgericht diesen Umstand nicht verkennt, die

Frage für das neue Prozeßrecht offen läßt. Das neue Recht ändert aber nichts.

Ausgeschlossen ist auch die Möglichkeit, Zustellungen an den Korrespondentreeder mit rechtlicher Wirkung für die Mitreeder aus § 171 ZPO. zu konstruieren. Vorauszusetzen wäre dann, daß die Reederei als solche klagen und verklagt werden könnte, mithin aktives und passives Subjekt des den Streitgegenstand bildenden Rechtsverhältnisses sei, und daß man dem Korrespondentreeder dieselben Funktionen zufallen ließe wie einem gesetzlichen Vertreter. Aber einmal kann die Reederei, da sie nicht rechtsfähig ist, auch nicht als solche klagen und verklagt werden, und andererseits ist der Korrespondentreeder nur Vertreter der Mitreeder, d. h. gewillkürter, nicht gesetzlicher Vertreter der Reederei.

Im engen Zusammenhange damit steht die Frage, ob in einem Rechtsstreit der Reederei oder gegen die Reederei die Namen der Mitreeder im Rubrum aufzuführen sind, wenn die Reederei einen Korrespondentreeder bestellt hat, oder ob es genügt, wenn generell die Reederei bezeichnet ist, vertreten durch ihren Korrespondentreeder X. Der letzteren Anschauung ist Lewis. Er meint (S. 258), es sei in den Prozessen, welche der Korrespondentreeder führt, eine Nennung der einzelnen Reeder nicht erforderlich. Es werde rubriziert: die Reederei des Schiffes N vertreten durch R als Korrespondentreeder. Eine nähere Begründung seiner Ansicht finden wir nicht er beruft sich dabei auf die Entscheidungen des Reichs-

oberhandelsgerichts Bd. 8 Nr. 81, Bd. 7 Nr. 38. Eine andere, entgegengesetzte Anschauung, die wohl als die richtige zu bezeichnen und in der Praxis durchgedrungen ist, finden wir bei Schaps. Letzterer meint (S. 108 Anm. 103), Aufgabe des Korrespondentreeders sei es, die Reederei (richtiger die Mitreeder) zu vertreten, er sei daher nicht selbst Partei. Daher sei er auch im Rubrum als Vertreter der Mitreeder zu bezeichnen, während als vertretene Partei die Namen der Mitreeder sämtlich aufzuführen seien. Er weist mit Recht darauf hin, daß die entgegengesetzte Anschauung mit § 253 Ziff. 1 ZPO. kollidiert. Praktisch durchzuführen sei sie nur so lange, als lediglich die nichtpersönliche Haftung in Frage stehe, denn hier komme es auf die Person der Mitreeder nicht an. Sie führe dagegen zu unmöglichen Resultaten, sobald persönlich gehaftet werde, insbesondere in dem sicher nicht seltenen Falle, daß zwischen Entstehung des gegen die Reederei geltend gemachten Anspruches und der Klageerhebung Schiffsparten den Eigentümer gewechselt hätten. Dann komme es dahin, daß beklagte Reederei des Schiffes X sich in den zur Zeit der Klageerhebung vorhandenen Mitreedern verkörpere, der Klageanspruch sich aber materiell nur gegen die früheren Mitreeder richte. Diese Schwierigkeiten, die sich eigentlich erst bei der Zwangsvollstreckung ergeben, aus den Urteilen, die gegen die Reederei ergangen sind, übersieht auch Lewis, der Vertreter der gegenteiligen Ansicht, nicht. Er meint aber, aus den gegen die Reederei ergangenen Urteilen sei eine

direkte Vollstreckung in das gesamte Seevermögen einschließlich des Schiffes selbst möglich, es stehe die Reederei in dieser Beziehung einer Handelsgesellschaft gleich (S. 258). Dagegen könne freilich das Urteil gegen die einzelnen Mitreeder nur dann vollstreckt werden, wenn die Reeder im Urteil oder in der Klausel einzeln genannt werden. Es müsse also, wenn dies nicht geschehen, zur Erlangung der Klausel auf Grund des rechtskräftig gegen den Korrespondentreeder ergangenen Urteils nochmals gegen die einzelnen Reeder, welche materiell durch dasselbe gebunden seien, geklagt werden. Diese von der allgemeinen und meiner Ansicht nach richtigen Meinung abweichende Ansicht ist verständlich, wenn man bedenkt, daß Lewis sich auch darin in Gegensatz zur Allgemeinheit setzt, daß er annimmt, die Reederei sei in vielen Beziehungen dem Gesellschaftsrecht zu unterstellen. Auch nimmt er entgegen der Mehrheit an, die Reederei besitze ein gesondertes, dem Gesellschaftsvermögen ähnelndes Vermögen. Die Konsequenz für Lewis ist dann allerdings, daß die Reederei, wenn ein Korrespondentreeder bestellt ist, ähnlich den in § 50 ZPO. erwähnten nichtrechtsfähigen Vereinen aktiv und passiv parteifähig sei und der Korrespondentreeder ihr gesetzlicher Vertreter im Sinne der Zivilprozeßordnung sein müsse. Mit Recht weist Walter S. 41 f. darauf hin, gegen diese Anschauung von Lewis spräche, daß die Gesellschaft des Bürgerlichen Gesetzbuchs, die Gelegenheitsgesellschaft, keineswegs passiv parteifähig ist wie der in § 50 ZPO. erwähnte nichtrechtsfähige Ver-

ein, sondern daß auch die Gesellschaft des Bürgerlichen Gesetzbuches nur unter namentlicher Aufführung der Gesellschafter verklagt werden kann, daß auch eine Zwangsvollstreckung in das Vermögen der Gesellschaft nur möglich ist, wenn ein Urteil gegen alle im Rubrum namentlich aufzuführenden Gesellschafter ergangen ist, daß endlich in allen Fällen, in denen eine nichtrechtsfähige Organisation Parteifähigkeit besitzt, diese Fähigkeit ihr ausdrücklich durch besondere Bestimmung im Gesetz verliehen ist. Die Analogie des § 494 Abs. 1 (a. HGB. Art. 461 Abs. 1), auf welche Lewis (in Endemanns Handb. Bd. 4 S. 66 Anm. 9) hinweist, ist mit Schaps als unzutreffend zu bezeichnen: denn wenn der Korrespondentreeder „namens der Reederei" kontrahiert, kann es nicht zweifelhaft sein, daß er es für oder gegen gegenwärtige Mitreeder tut. (Schaps S. 96 Anm. 13.)

Begrenzen die Abschn. 1 u. 3 des § 493 HGB. die Vollmacht des Korrespondentreeders nach der positiven Seite und enthalten die Abschn. 2 u. 4 Exemplifikationen dazu, so folgt in Abs. 5 des zit. Paragraphen die Abgrenzung nach der negativen Seite. Das Gesetz zählt gewisse Geschäfte auf, zu denen der Korrespondentreeder gesetzlich nicht bevollmächtigt ist, also auch nicht, falls diese Geschäfte zum gewöhnlichen Geschäftsbetriebe einer Reederei gehören. Natürlich kann seine Vollmacht durch Auftrag erweitert werden, dem nach dem Satze „ratihabitio mandato comparatur" Ratihabition gleichsteht. (ROHG. Bd. 8 S. 63 ff.) Die Geschäfte, zu denen der Korrespondent-

reeder ohne besondere Vollmacht nicht befugt ist, sind einmal Eingehung von Wechselverbindlichkeiten namens der Gesamtheit der Mitreeder oder einzelner derselben. Ausnahmsweise ist er zu wechselrechtlichen Akten — immer vorausgesetzt, daß die Eingehung der Wechselverbindlichkeit zum gewöhnlichen Geschäftsbetriebe der Reederei gehört — nur insoweit befugt, als keine wechselrechtlichen Verbindlichkeiten für die von ihm Vertretenen hieraus entstehen (Prokuraindossament, Indossament nach Protest, Ausstellung eines Wechsels an eigene Order, Indossament ohne Obligo: Staub § 5 zu Art. 47). Seine gesetzliche Vollmacht erstreckt sich auch nicht auf Aufnahme von Darlehen namens der Summe der Mitreeder oder einzelner derselben. Hierher gehört auch die Eröffnung eines Kredites für den Schiffer bei einem Dritten. (ROHG. Bd. 25 S. 49.) Daß der Korrespondentreeder zu den genannten Geschäften nicht befugt ist, erklärt sich daraus, daß er nicht die Befugnis hat, ohne besondere Ermächtigung der Mitreeder deren Landvermögen der See anzuvertrauen. (Boyens S. 259.) Sofern sich Geschäfte wie die genannten als notwendig erweisen, ist es Sache eines diligenten Korrespondentreeders, sie in eigenem Namen, wenn auch für Rechnung der Reederei, vorzunehmen. [„In Vorschuß gehen" (Prot. S. 3716, Wagner S. 206, Buchka und Budde, Entsch. d. OAG. Rostock Bd. 6 S. 199).] Der Anspruch auf Rückerstattung besteht dann für den Korrespondentreeder, wenn er nicht Mitreeder ist, nur insoweit, als er die Ausgabe, zu der er den Vorschuß her-

gegeben hat, rechtfertigt und sich nicht etwa das Invorschußgehen in concreto als ein Akt der Pflichtwidrigkeit darstellt, weil es z. B. einem Reedereibeschluß widerspricht. Aber auch in Fällen der letzteren Art kann ein Erstattungsanspruch durch negotiorum gratio oder ungerechtfertigte Bereicherung begründet sein. Nicht bevollmächtigt ist der Korrespondentreeder zum Verkauf des Schiffes oder einzelner Schiffsparten. Dies steht ihm auch in den Fällen nicht zu, in denen der Schiffer zum Verkaufe berechtigt ist. (Heise u. Cropp, Jur. Abh. Bd. 1 S. 508.) Ebensowenig kann er an Stelle des Schiffers im Nothafen Landungsinteressenten verpflichten. (AG. Ritzebüttel und OLG. Hamburg, Hans. GZ. Hauptbl. 1879 Nr. 71 S. 179, 181.) Auch verpfänden darf er weder Schiff noch Schiffsparten, d. h. ein vertragliches Pfandrecht schaffen. Nicht hierher gehört der Abschluß solcher Verträge, die ein gesetzliches Pfandrecht am Schiffe für den anderen Vertragsteil zur Folge haben können (z. B. Bergungsverträge). Endlich erstreckt sich seine Vollmacht nicht auf Versicherung von Schiff oder Schiffsparten, auf den Abschluß der sogen. Kaskoversicherung.

In § 494 finden wir die Statuierung des Prinzips der direkten Stellvertretung für die Geschäfte, die der Korrespondentreeder als solcher innerhalb seiner Vollmacht abgeschlossen hat. Der Paragraph bezieht sich auf Rechtsgeschäfte und auf gerichtliche Handlungen des Korrespondentreeders. Durch alle solche Rechtsgeschäfte wird die Reederei den Dritten gegenüber berechtigt und ver-

pflichtet, auch wenn das Geschäft ohne Nennung der Namen der einzelnen Mitreeder geschlossen wird. Die Wirkungen des vom Korrespondentreeder als solchen innerhalb seiner Vollmacht abgeschlossenen Geschäfte treffen die Gesamtheit der Mitreeder. Um diese Wirkung hervorzubringen, müssen, so sehen wir, eine Reihe von Voraussetzungen erfüllt sein. Einmal muß der Korrespondent als *solcher* als Vertreter der Reederei, d. h. derjenigen Personen, die zur Zeit des Geschäftsabschlusses Mitreeder sind, kontrahiert haben, also unter ausdrücklicher oder stillschweigender, (ROHG. Bd. 15 S. 122; *Staub* § 5 zu Art. 52) erkennbarer Bezugnahme auf die Reederei. Er braucht daher nicht unter ausdrücklicher Hervorhebung seiner Qualität als Korrespondentreeder zu kontrahieren. Es muß als genügend für die Wirkung des § 494 HGB. angesehen werden, daß sich z. B. aus den Umständen, aus den Erklärungen eines der Beteiligten ergibt, und zwar in einer für den andern Vertragsteil erkennenden Weise, daß das Geschäft im Namen der Gesamtheit der Mitreeder abgeschlossen werden sollte. Mit *Schaps* (S. 111) wird man eine Bezugnahme auf das Schiff als genügend erachten. Handelt der Korrespondentreeder im eigenen Namen, wenn auch für Rechnung der Reederei, so wird *nur er* berechtigt und verpflichtet. (ROHG. Bd. 23 S. 58; RG. Bd. 2 S. 166.) Handelt er als Spezialbevollmächtigter einzelner Mitreeder, so werden nur diese aus den Geschäften obligiert. Es muß mit Deutlichkeit zu ersehen sein, daß es sich

um direkte Stellvertretung der Reederei, nicht bloß einzelner Mitreeder handelt. Denn die direkte Stellvertretung wird für die handelsrechtlichen Verhältnisse durch den an die Stelle des früheren Art. 52 Abs. 2 a. HGB. getretenen § 164 HGB. anerkannt.

Der § 164 Abs. 1 BGB. lautet:

> „Eine Willenserklärung, die jemand innerhalb der ihm zustehenden Vertretungsmacht im Namen des Vertretenen abgibt, wirkt unmittelbar für und gegen den Vertretenen. Es macht keinen Unterschied, ob die Erklärung ausdrücklich im Namen des Vertretenen erfolgt, oder ob die Umstände ergeben, daß sie in dessen Namen erfolgen soll".

Nach diesem Paragraphen wirkt also eine Willenserklärung, die jemand innerhalb der Grenzen seiner Vertretungsbefugnis und im Namen des Vertretenen abgibt, für und gegen den Vertretenen, selbst dann, wenn sie nicht ausdrücklich im Namen des Vertretenen abgegeben ist, aus den Umständen aber sich entnehmen läßt, daß sie in dessen Namen abgegeben sein soll. Es muß aber stets klar ersichtlich sein, daß es sich um eine Vertretung handelt, denn Abs. 2 bestimmt weiter:

> „Tritt im der Wille, fremden Namen zu handeln, nicht erkennbar hervor, so kommt der Mangel des Willens, im eigenen Namen zu handeln, nicht in Betracht".

Auf die Verhältnisse des Korrespondentreeders angewendet, heißt das letztere, daß der Korrespondentreeder

nicht die Reederei, sondern sich selbst berechtigt und verpflichtet, wenn seine Qualität als Stellvertreter der Reederei dem Gegenkontrahenten unbekannt war und unbekannt bleiben mußte, ohne Rücksicht darauf, ob er für Rechnung der Reederei kontrahiert oder nicht. Hat er also ein Geschäft, das an sich auch in seinen Wirkungskreis fallen könnte, ausdrücklich als der Bevollmächtigte einzelner Mitreeder abgeschlossen (z. B. gewisse Arten von Lebensmitteln gekauft, weil etwa jene Mitreeder selbst mit dem Schiffe fahren wollten), oder ist er, ohne anzudeuten, daß er als Korrespondentreeder eines gewissen Schiffes kontrahieren wollte, einen Vertrag solcher Art eingegangen, so verpflichtet er im ersteren Falle nur seine Auftraggeber, im zweiten sich selbst, und zwar letzteres sogar dann, wenn das Geschäft im Interesse der Reederei, als deren Korrespondentreeder er fungiert, ausschließlich oder zugleich eingegangen ist, z. B. der Proviant für dieses Schiff oder unter anderen auch für dieses Schiff angeschafft ist. (Prot. S. 1579 f.) Eine weitere Folge daraus, daß der Grundsatz der direkten Stellvertretung anerkannt ist, ist die, daß sich der Korrespondentreeder bei Mangel der entsprechenden Vertretungsbefugnis, abgesehen von seiner persönlichen Haftung nach § 179 BGB., schadensersatzpflichtig macht, es sei denn, daß der Gegenkontrahent von dem Vertretungsmangel Kenntnis hatte, oder daß der Korrespondentreeder, der selbst den Mangel der Vertretungsbefugnis nicht gekannt hat, nun zum Ersatze des negativen Ver-

tragsinteresses, d. h. zum Ersatze des Schadens, den der andere Teil dadurch erleidet, daß er auf die Gültigkeit des Vertrages vertraut, verpflichtet ist.

Nach § 177 BGB. beseitigt ratihabitio den Mangel der Vertretungsbefugnis. Wird im Prozesse seitens der Reederei behauptet, der Korrespondentreeder habe seine Vollmacht überschritten, so regelt sich nach § 179 BGB. die Beweislast dahin, daß der Korrespondentreeder seine Vertretungsbefugnis nachzuweisen hat. Handelt es sich darum, ob, wenn das Kontrahieren im eigenen Namen nicht feststeht, der Korrespondentreeder im eigenen oder im Namen der Reederei gehandelt hat, so wird derjenige, der aus dem Kontrahieren des Korrespondentreeders als solcher Rechte herleiten will, beweisen müssen, daß der Korrespondentreeder als solcher gehandelt hat; es muß also den in Anspruch genommenen Mitredern nachgewiesen werden, daß der Korrespondentreeder als ihr Vertreter gehandelt hat. Behauptet umgekehrt ein Korrespondentreeder, er habe im eigenen Namen kontrahiert, so braucht er hierfür nicht den Nachweis zu liefern, sondern die gegnerische Partei wird das Vorliegen des Kontrahierens auf seiten des Korrespondentreeders als solchen beweisen müssen, denn ein Bestreiten der Behauptung des Korrespondentreeders ist eine vom Gegner zu beweisende Einrede.

Eine zweite Voraussetzung, an die sich der Eintritt der Wirkungen des § 494 HGB. knüpft, ist die, daß der Korrespondentreeder die Grenzen seiner — gesetzlichen oder

durch Mandat erweiterten — Vollmacht innegehalten hat. Bei Vollmachtsüberschreitungen haftet der Korrespondentreeder mangels Ratihabition selbst, sofern nicht etwa der Dritte die Vollmachtsüberschreitung gekannt hat oder hat kennen müssen. Er haftet als falsus procurator. Eine gegenteilige, schwer haltbare Ansicht findet sich bei Wagner (S. 207 Anm. 22), nach welcher der über seine Befugnisse hinausgehende Korrespondentreeder nicht haftet, wenn der Umfang seiner Vertretungsbefugnis gesetzlich normiert sei, also der Dritte darüber orientiert sein müsse. Das ist kaum haltbar, denn der seine Befugnisse überschreitende Korrespondentreeder behauptet damit ausdrücklich oder stillschweigend, eine weitergehende als die gesetzliche Vollmacht zu haben, und man kann es dem gutgläubigen Dritten nicht zum Schaden gereichen lassen, wenn er dieser Behauptung Glauben schenkt. (Vgl. Staub § 8 zu Art. 55.)

Liegen die beiden Voraussetzungen vor, so ist die Folge, daß die Wirkungen der vom Korrespondentreeder abgeschlossenen Rechtsgeschäfte die Gesamtheit der Mitreeder treffen. Die Mitreeder müssen das betreffende Geschäft so gegen sich gelten lassen, wie es der Korrespondentreeder abgeschlossen hat. Sie müssen also für seinen dolus oder seine culpa beim Abschluß des Rechtsgeschäftes einstehen, andererseits können sie sich aber auch aller dem Korrespondentreeder zustehenden Einreden bedienen. Ihnen kommt sein wesentlicher Irrtum oder der gegen ihn verübte Betrug, die gegen ihn angewandte Drohung zustatten.

(Staub § 4 zu Art. 52; ROHG. Bd. 6 S. 404ff., Bd. 15 S. 26; Bolze Bd. 16 Nr. 216.) Der Umfang der Haftung der aus den Rechtsgeschäften des Korrespondentreeders verpflichteten Mitreder ist derselbe, als wenn die Mitreeder selbst Kontrahenten gewesen wären (Abs. 2 § 494 HGB.).

Dieser Abs. 2 des § 494 HGB. enthält den Hinweis auf § 486 HGB. § 486 lautet:

> Der Reeder haftet für den Anspruch eines Dritten nicht persönlich, sondern nur mit Schiff und Fracht:
>
> 1. wenn der Anspruch auf ein Rechtsgeschäft gegründet wird, welches der Schiffer als solcher kraft seiner gesetzlichen Befugnisse und nicht mit Bezug auf eine besonde Vollmacht abgeschlossen hat;
> 2. wenn der Anspruch auf die Nichterfüllung oder auf die unvollständige oder mangelhafte Erfüllung eines von dem Reeder abgeschlossenen Vertrages gegründet wird, sofern die Ausführung des Vertrags zu den Dienstobliegenheiten des Schiffers gehört hat, ohne Unterschied, ob die Nichterfüllung oder die unvollständige oder mangelhafte Erfüllung von einer Person der Schiffsbesatzung verschuldet ist oder nicht;
> 3. wenn der Anspruch auf das Verschulden einer Person der Schiffsbesatzung gegründet wird.
>
> Diese Vorschrift findet in den Fällen der Nr. 1, 2 keine Anwendung, wenn den Reeder selbst in Ansehung der Vertragserfüllung ein Verschulden trifft oder wenn er die Vertragserfüllung besonders gewährleistet hat.

Der Paragraph nennt diejenigen Fälle, in denen ein Reeder nicht persönlich, sondern nur mit der sogen. fortune de mer, mit Schiff und Fracht, haftet. Das Allegat im § 494 hat also den Sinn, hervorzuheben, daß eine Beschränkung der Haftung auf die fortune de mer aus den Geschäften des Korrespondentreeders unter denselben Voraussetzungen eintritt wie beim Abschluß des Geschäfts durch den Reeder selbst. Mit Recht sagt daher Schaps (S. 111), diese Bestimmung sei, weil selbstverständlich, überflüssig, ja sogar irreführend infolge des Zitats des § 486, der zu dem Mißverständnis verleiten könne, es träte auf Grund von Rechtshandlungen des Korrespondentreeders stets beschränkte Haftung ein.

Diese Meinung, die sich an Jebens (in Löhrs Centralbl. S. 382) und Wagner (S. 208) anschließt, ist Walter entgegengetreten. Nachdem er zunächst auf S. 47 zugibt, daß der Abs. 2 des § 494 HGB. überflüssig ist, wendet er sich gegen Schaps' Ansicht, daß der Zusatz irreführend sein solle. Er meint, es müsse im Gegenteil behauptet werden, daß diese Bestimmung geeignet sei, gerade durch Heranziehung des § 486 alle etwaigen Zweifel und Mißverständnisse auszuschließen und zu beseitigen, denn durch das Allegat des § 486, der mit §§ 507 und 763 HGB. in Verbindung zu bringen sei, solle gesagt werden: Für Rechtsgeschäfte und Handlungen, die der Korrespondentreeder unter den Voraussetzungen des Abs. 1 des § 494 vorgenommen habe, hafte die Reederei nicht etwa nur mit Fracht und Schiff, sondern die Mit-

reeder haften im allgemeinen — ebenso wie der Einzelreeder — persönlich und im Verhältnis der Größe ihrer Schiffsparten; im besonderen Falle des § 486 Ziff. 1—3 — diese kommt in Betracht — aber haften sie nur mit Schiff und Fracht, also nicht strenger, als wenn „ein" Reeder oder die Mitreeder selbst gehandelt hätten.

Daß der Abs. 2 des § 494 HGB. zum mindesten überflüssig ist, nachdem in Abs. 1 des § 494 genügend festgestellt, daß die Mitreeder auch aus Rechtsgeschäften des Korrespondentreeders regelmäßig persönlich haften nach Größe ihrer Schiffsparten, gibt Walter selbst zu. Es kann auch keinem Zweifel unterliegen, daß der § 494 ohne den Abs. 2 genügen würde, um durch den Inhalt des Abs. 1 die Haftung der Mitreeder aus Rechtsgeschäften des Korrespondentreeders in klarer Weise zu normieren. Was die Frage anlangt, ob er überflüssig ist, so scheint die Ansicht Walters entgegen der von Schaps vertretenen schroffen Anschauung akzeptabel.

Der § 494 handelt nun von der Frage, wann und wie weit die Mitreeder aus Rechtsgeschäften (insbesondere also auch aus Vertragsverletzungen) des Korrespondentreeders verpflichtet werden. Für einen kontraktlichen Schaden, den der Korrespondentreeder dolos oder kulpos verursacht hat, haben die Mitreeder stets aufzukommen, sei es, daß das Verschulden bei Eingehung des Rechtsgeschäftes oder bei Erfüllung desselben (RG. Bd. 12 S. 112, Bd. 26 S. 109; Wagner S. 208 Anm. 26; LG. Hamburg, Hbbl. 1892 Nr. 10) begangen ist. Über die Frage

dagegen, inwieweit die Mitreeder für „reine" Delikte, d. h. für den Schaden haften, den der Korrespondentreeder außerkontraktlich anrichtet, bestimmt der § 494 nichts. Hierfür sind die Mitreeder nach den Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuches über unerlaubte Handlungen ersatzpflichtig. Insbesondere kommt der § 831 BGB. in Betracht. Auch handelsrechtlich tritt eine Schadensersatzpflicht ein in dem Falle des § 485 HGB., wenn nämlich der Korrespondentreeder Mitglied der Besatzung, etwa Schiffsoffizier, ist und in dieser seiner Eigenschaft einem Dritten durch sein Verschulden in Ausführung seiner Dienstverrichtungen einen Schaden zufügt. Nach § 831 BGB. haften die Mitreeder für allen Schaden, den der Korrespondentreeder, als zu einer Verrichtung bestellt, einem Dritten in Ausübung dieser Verrichtung widerrechtlich zufügt, als Gesamtschuldner. Werden sie schadensersatzpflichtig gemacht, so bleibt ihnen aber der Exkulpationsbeweis, sie können nachweisen, daß sie bei Auswahl des Korrespondentreeders und Überwachung der Geschäftsführung ein Verschulden — eine culpa in eligendo et custodiendo — nicht trifft, ein Beweis, der sich für die Person eines Korrespondentreeders mit Leichtigkeit wird führen lassen. Ist der Dritte mit seinem Schadensersatzanspruch nicht durchgedrungen, so bleibt ihm die Möglichkeit, gegen den Korrespondentreeder Regreß zu nehmen (§ 840 BGB.).

Wir haben gesehen, daß das Gesetz eine Beschränkung der Vollmacht des Korrespondentreeders vorsieht und zu-

läßt, und zwar vermögen die Mitreeder die Vollmacht ihres Korrespondentreeders sowohl zeitlich wie örtlich zu beschränken. Auch inhaltlich kann eine Einschränkung eintreten. Diese letztere kann entweder generell hinsichtlich gewisser Gattungen von Geschäften oder speziell für den Einzelfall vorgenommen werden oder bei Anstellung des Korrespondentreeders festgelegt sein. (Prot. Bd. 37 S. 95.) Die Beschränkung kann im Reedereivertrage von vornherein enthalten sein in Gestalt einer dem Korrespondentreeder für den Einzelfall erteilten Instruktion. Sie kann z. B. darin liegen, daß der Korrespondentreeder ermächtigt wird, einen ihm passenden Frachtvertrag einzugehen, jedoch nur nach einem europäischen Hafen, oder sie kann auch anfangs gefehlt haben, die Vollmacht also eine unbeschränkte gewesen sein, so daß sie erst durch spätere Reedereibeschlüsse bestimmt ist. Selbstverständlich kann die Reederei neben einer Beschränkung der Befugnisse aus § 493 HGB. auch eine Erweiterung beschließen. Für den Fall, daß die Reederei eine Beschränkung der Vollmacht ihrerseits gegenüber den Dritten geltend machen will, trifft sie der Nachweis, daß eine Beschränkung von ihrer Seite vorgenommen ist.

Die Beschränkungen der Vollmacht des Korrespondentreeders haben jedoch keine absolute Wirkung. Behauptet die Reederei, der Korrespondentreeder habe bei Abschluß eines Rechtsgeschäftes diejenigen Beschränkungen, die ihm entweder von vornherein oder erst später auferlegt seien, nicht innegehalten, seine Vollmacht vielmehr überschritten,

so kann sie diese Behauptungen einem Dritten nur entgegenhalten, wenn der Dritte die Beschränkungen zur Zeit des Abschlusses des Geschäftes kannte. Die Frage, ob diesem „Kennen" das „Kennenmüssen" gleichzustellen ist, wird man bejahen müssen, jedenfalls ist so die allgemeine Meinung. (Gareis-Fuchsberger S. 917; Wagner S. 207; Jebens bei Löhr S. 384; Lewis-Boyens S. 261; derselbe in Endemanns Handb. S. 69; Prot. S. 1532.) Die gegenteilige Meinung, daß das Kennenmüssen dem Kennen nicht gleichzustellen sei, vertritt Knitschky S. 733. Bei der Beantwortung der Frage, welchen Grad der Fahrlässigkeit der Dritte beim Kontrahieren mit einem Korrespondentreeder zu vertreten haben wird, ist davon auszugehen, daß grobe Fahrlässigkeit ihm auf jeden Fall zur Last gelegt werden muß. Ob er auch leichte Fahrlässigkeit zu verantworten haben wird, wird Sache der Betrachtung des einzelnen Falles sein. Keinesfalls wird man aber eine Fahrlässigkeit auf seiten des Dritten schon dann als vorliegend ansehen, wenn er, wo keine Verdachtsmomente vorlagen, es nicht für notwendig erachtet hat, nachzuforschen, ob nicht etwa eine Beschränkung der Vollmacht vorliegt. Auch ist der Dritte nicht verpflichtet, Erkundigungen darüber einzuziehen, ob der Korrespondentreeder die zu dem Rechtsgeschäfte, welches er abschließt, etwa erforderliche Beschlußfassung der Reedereimajorität herbeigeführt hat. Die Bestimmung des § 496 Abs. 2, daß der Korrespondentreeder zu neuen Reisen und Unternehmungen, zu außergewöhnlichen

Reparaturen sowie zur Anstellung und Entlassung des Schiffers, vorher die Beschlüsse der Reederei einzuholen hat, bezieht sich nicht auf das Verhältnis von Korrespondentreedern zu Dritten, sondern nur auf das des Korrespondentreeders zur Reederei. Die genannten Fälle sind selbst dann nicht dem Dritten zur Last zu legen, wenn man der Ansicht ist, daß der Dritte mit Rücksicht auf § 276 BGB. jede Fahrlässigkeit zu vertreten hat.

Hat der Korrespondentreeder seine beschränkte Vollmacht überschritten, und will die Reederei sich auf die Beschränkung der Vollmacht des Korrespondentreeders berufen, so hat sie zu beweisen, daß der Dritte die Beschränkung kannte oder kennen mußte, und zwar muß der Nachweis dahin geführt werden, daß das Kennen oder Kennenmüssen des Dritten zur Zeit des Vertragsabschlusses vorlag; eine später erworbene Kenntnis des Dritten ist gleichgültig. Es braucht nicht hervorgehoben zu werden, daß diesem Nachweis der andere vorherzugehen hat, daß die Beschränkung in rechtsgültiger Form erfolgt ist.

Wird der Korrespondentreeder seiner Stellung enthoben oder scheidet er sonstwie aus, so erlischt damit seine Vollmacht. Diese Tatsache ist eintragungspflichtig und muß in üblicher Weise bekanntgemacht werden. Ist das Erlöschen der Vollmacht nicht eingetragen, so kann sie von der Reederei, die die Löschung hätte eintragen lassen müssen, nur demjenigen Dritten gegenüber geltend gemacht werden, der sie kannte, d. h. dem Dritten

muß bewiesen werden, daß er das Erlöschen der Vollmacht gekannt hat. Es genügt nicht, daß seine Nichtkenntnis fahrlässig ist, daß er die Tatsache kennen mußte. Ist dagegen das Erlöschen eingetragen, so dreht sich der Spieß um: jetzt hat der Dritte zu beweisen, daß er die Eintragung nicht kannte und auch nicht kennen mußte (§ 15 HGB.). Schließlich ist noch die Frage offen, ob der Korrespondentreeder seine Vollmacht auf einen anderen übertragen kann. Da das Verhältnis zwischen den Mitreedern und dem Korrespondentreeder nach den Grundsätzen des Mandats zu beurteilen ist, so ergibt sich aus § 492 HGB. in Verbindung mit § 664 BGB., daß eine solche Übertragung nicht möglich ist.

3. Der Korrespondentreeder und seine Reederei.

§§ 496—499 HGB. enthalten diejenigen Bestimmungen, welche das Verhältnis zwischen dem Korrespondentreeder und der Reederei regeln, in deren Diensten er steht. Dieses Verhältnis ist nach den Grundsätzen des Auftrages zu beurteilen. (Heise u. Cropp, Jur. Abhandl. Bd. 1 S. 526; Lewis Bd. 1 S. 70; Wagner S. 200; Sammlung von Entsch. in Rostocker Rechtsfällen 2. Aufl. 1862 S. 46; LG. Bremen im Hbbl. 1890 Nr. 63 S. 171.) Dies gilt auch dann, wenn der Korrespondentreeder für seine Tätigkeit eine Vergütung erhält. Anzuwenden sind also die Vorschriften der §§ 662ff. BGB. bezw. § 675 BGB. Es sind, wenn die Bestimmungen des Handels-

gesetzbuches einer Ergänzung bedürfen und auf diese zurückzugehen ist, nur die Rechtssätze in den oben zitierten Paragraphen, nicht aber diejenigen über den Gesellschaftsvertrag heranzuziehen. Diese Bestimmungen finden selbst dann Anwendung, wenn der Korrespondentreeder Mitreeder ist und seine Rechte und Pflichten auf dem Gesellschaftsvertrage beruhen, denn die freie Widerrufbarkeit seiner Bestellung verträgt sich nicht mit dem § 712 BGB.

Der Korrespondentreeder hat sich nach seinem Auftrage zu richten, gleichviel, ob sich dieser mit seiner gesetzlichen Vollmacht nach § 493 BGB. deckt, oder ob durch das Mandat seine gesetzlichen Befugnisse beschränkt bezw. erweitert werden; was die Mitreeder beschließen, ist für ihn maßgebend und er hat die Reedereibeschlüsse zur Ausführung zu bringen. Handelt er diesen allgemeinen Rechtssätzen über den Auftrag zuwider, so macht er sich schadensersatzpflichtig.

Enthält der Auftrag nichts Gegenteiliges, so wird kraft gesetzlicher Präsumtion angenommen, daß sich der Inhalt der mit dem Mandat erteilten Vollmacht mit der gesetzlichen Vollmacht deckt. Es sind daher die dem Korrespondentreeder für sein Verhältnis zu dritten Personen in § 493 BGB. gesetzlich normierten Befugnisse auch für das Auftragsverhältnis als naturalia negotii anzusehen. (Laband, G. Z. Bd. 10 S. 226.) Abweichungen hiervon sieht der § 496 in drei Fällen vor, Abweichungen insofern, als der Korrespondentreeder, bevor er die betreffenden Handlungen, die an sich in den Kreis seiner

Befugnisse aus § 493 fallen würden, vorher die Beschlüsse der Reederei einzuholen hat.

Einmal ist dies der Fall, wenn neue Reisen unternommen oder sonstige neue Unternehmungen ins Werk gesetzt werden sollen. Unter Reise im Sinne des § 496 HGB. hat man jede Ausfahrt, zu der das Schiff eine neue Ausrüstung benötigt, zu verstehen. (In § 757 finden wir eine Definition der Reise. Diese aber bezieht sich laut ausdrücklichem Hinweis nur auf den Abschn. 11.) Neu ist eine Reise bezw. Unternehmung dann, wenn ihre Ausführung nicht schon früher beschlossen, sondern der Ausfluß eines neuen Reedereibeschlusses ist. (Prot. S. 3723; ROHG. Bd. 22 S. 290.) Nur hierauf kommt es an, nicht etwa ob sie neu im Sinne von außergewöhnlich, d. h. etwa besonders gefährlich oder mit besonderen Kosten verknüpft ist. (ROHG. Bd. 22 S. 290; Lewis Bd. 1 S. 78.) Von den beiden Begriffen ist Unternehmung der weitere, er schließt den Begriff Reise in sich. Daher ist einer von diesen Begriffen überflüssig. Darauf wurde in der Kommissionsberatung auch hingewiesen; trotzdem lehnte man eine Streichung ab, ohne jedoch diese Weigerung irgendwie zu begründen. (Prot. S. 3717.)

Auch zu außergewöhnlichen Reparaturen ist der Korrespondentreeder verpflichtet einen Reedereibeschluß abzuwarten. Maßgebend für den Begriff außergewöhnlich sind Umfang und Kosten der Reparatur. (ROHG. Bd. 24 S. 61.) Auf die Ursache kommt es nicht an. Ohne Belang ist auch der Umstand, daß etwa die Kosten

ganz oder zum Teil durch Versicherungen gedeckt sind. (GL. Oldenburg in der Zeitschr. für Verwaltung und Rechtspflege in Oldenburg Bd. 16 S. 225; G. Z. Bd. 38 S. 249.) Zu den außergewöhnlichen Reparaturen gehört hauptsächlich das Aufzimmern eines Wracks oder seeuntüchtigen Schiffes. (Jebens in Löhrs Centralorgan N. F. Bd. 1 S. 385.)

Drittens hat die Reederei über Anstellung und Entlassung des Schiffers zu beschließen, bevor der Korrespondentreeder sie zur Ausführung bringt. Darüber ist oben gesprochen. In diesen drei Fällen also hat der Korrespondentreeder einen Beschluß der Reederei einzuholen. Einen vierten Fall will das Reichsgericht dann als vorliegend ansehen, wenn es sich um Anerkennung oder Bezahlung von Reedereischulden handelt, deren Höhe über das im laufenden Geschäftsbetriebe gewöhnlich Vorkommende hinausgeht. (RG. Bd. 9 S. 139.) Dieser Ansicht ist im allgemeinen mit Schaps entgegenzutreten, zuzustimmen nur für den Fall, wenn jene Handlungen derartig sind, daß sie der Geschäftsbetrieb einer Reederei nicht gewöhnlich mit sich bringt, was aus einer ungewöhnlichen Höhe in Anbetracht des in Frage kommenden Betriebes nicht ohne weiteres zu folgern ist. (Schaps S. 113 Anm. 2 unten.) Ein den Korrespondentreeder von der Verpflichtung, in genannten drei Fällen einen Reedereibeschluß einzuholen, dispensierendes Gewohnheitsrecht, das faktisch vielfach geübt wurde, war in Handelssachen nach bisherigem Rechte durch Art. 1 a. HGB. aus-

geschlossen. (LG. Oldenburg a. a. O. S. 23; G. Z. Bd. 38 S. 249.) Auch für das neue Handelsgesetzbuch ist die Frage zu verneinen; zulässig dagegen ist es, daß die Mitreeder auf ihr Beschlußrecht verzichten, wenn ein Verzicht auch nicht ohne weiteres in der Nichtbeanstandung oder Ratihabition früherer Auftragsüberschreitungen ähnlicher Art des Korrespondentreeders zu finden ist. (LG. Oldenburg a. a. O. S. 224; G. Z. Bd. 38 S. 249; Sammlung von Entsch. in Rostocker Rechtsfällen 2. Aufl. Bd. 1 S. 862, Bd. 6 S. 36.) Unterbleibt die Einholung der Reedereibeschlüsse seitens des Korrespondentreeders, so wird dadurch das von ihm abgeschlossene Geschäft nicht ungültig, sondern es hat volle Gültigkeit nach außen Dritten gegenüber, aber es tritt eine Schadensersatzpflicht des Korrespondentreeders gegenüber der Reederei ein, sofern nicht die Mitreeder seine Vollmachtsüberschreitung ratihabieren. Diese Ratihabition erfordert nach der richtigen Meinung Einstimmigkeit der Mitreeder, und zwar gemäß § 499 Abs. 1, da ja ein gewöhnlicher Mehrheitsbeschluß die Minorität nicht daran hindern könnte, Ersatzansprüche gegen den Korrespondentreeder geltend zu machen. Es würde also bei einfachem Majoritätsbeschluß eine Befreiung des Korrespondentreeders nicht eintreten. (Prot. S. 3720.) Die entgegengesetzte Meinung vertreten Wagner S. 208 Anm. 27 sowie das ROHG. Bd. 22 S. 295.

Wie nun, wenn diese Nichtbeachtung der Beschränkung des § 496 Abs. 2 HGB. auf seiten des Korrespondentreeders zur Gewohnheit wird und er seine Vollmacht

regelmäßig überschreitet? Wenn dies im Interesse der Mitreeder liegt und diese eine Überschreitung seitens des Korrespondentreeders fortgesetzt unwidersprochen lassen, liegt darin eine stillschweigende Vollmachtserweiterung? Generell wird man das nicht sagen können, sondern wird in jedem einzelnen Falle darin eine Ratihabition gerade dieser Überschreitung zu sehen haben. Sehr häufig aber wird dem Korrespondentreeder in betreff neuer Reisen des Schiffes und dessen Reparaturen in den Vollmachten freies Ermessen eingeräumt, ihm auch die Versicherung des Kaskos überlassen, und wenn der Korrespondentreeder ohne eine ausdrückliche Vollmacht in dieser freien Weise seit Jahren in Kenntnis der Mitreeder und ohne deren Widerspruch die gesamten Reedereigeschäfte geführt hat, so muß er dazu, selbst wenn die Parten inzwischen in andere Hände übergegangen sind, auch weiter als ermächtigt gelten, bis ein Widerspruch erfolgt. Darin hat sich dann schon ein gewisses Gewohnheitsrecht gebildet. Nach § 346 HGB. aber soll in Ansehung der Bedeutung und Wirkung von Handlungen und Unterlassungen auf die im Handelsverkehr geltenden Gewohnheiten und Gebräuche Rücksicht genommen werden. Jedoch ist Vorsicht bei Anwendung des Satzes, daß der Korrespondentreeder, wenn er in freier Weise ohne ausdrückliche Vollmacht in Kenntnis der Mitreeder und ohne deren Widerspruch die obenerwähnten Handlungen vorgenommen hat, auch weiter als dazu ermächtigt anzusehen sei, geboten. Namentlich hat eine scharfe Prüfung zu erfolgen, ob die Reeder

auch wirklich von diesen Überschreitungen der gesetzlichen Vollmacht Kenntnis hatten und eine solche Dauer dieser Art des Betriebes vorliegt, daß man von einer Übung sprechen kann. Es darf nicht die stillschweigende Genehmigung einer einzelnen Überschreitung mit dem Willen verwechselt werden, daß auch künftig so gehandelt werden dürfe. Bei einer solchen weitergehenden Vollmacht des Korrespondentreeders wächst auch seine Pflicht, z. B. das von ihm versicherte Kasko auch ferner unter Versicherung zu halten. Es ist weiter zu beachten, daß wenn der Korrespondentreeder in dieser Weise geradezu an die Stelle der Mehrheit tritt, damit das Abandonrecht des einzelnen Mitreeders nicht verkümmert werden darf. Der Korrespondentreeder muß also, wie er sonst als Organ der beschließenden Mehrheit zu tun pflegt (ROHG. Bd. 22 S. 293), nunmehr seine Beschlüsse, neue Reisen und außergewöhnliche Reparaturen vornehmen zu wollen, den Reedern melden, um ihnen Gelegenheit zu geben, sich darüber schlüssig zu werden, ob sie diese neuen Risikos mitübernehmen oder lieber abandonnieren wollen. Es darf nie angenommen werden, daß die Mitreeder dauernd auf dieses Recht verzichten, wenn sie auf gelegte Rechnung des Korrespondentreeders in früheren Jahren nicht erinnert haben. Sie haben das Recht, immer wieder zu erwägen, ob sie von ihrem gesetzlichen Rechte Gebrauch machen wollen, und Verzichte für die Zukunft würden auch Rechtsnachfolger niemals binden. So weit Lewis-Boyens S. 264. Mit Recht weist Walter S. 52 darauf

hin, daß wenn man in diesen Punkten Handelsgebräuche zulasse und rückhaltlos anerkenne, die Pflicht des Korrespondentreeders, Reedereibeschlüsse einzuholen, zu einer reinen Anzeigepflicht herabsinkt. Trotzdem wird man die von Lewis a. a. O. vertretene Ansicht als praktisch zu billigen haben.

§ 497 HGB. enthält die Vorschrift über die Diligenz des Korrespondentreeders in Reedereiangelegenheiten. Der Paragraph bezieht sich nur auf Reedereiangelegenheiten. Besorgt der Korrespondentreeder Privatangelegenheiten einzelner Mitreeder, so kommen die Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuches in Anwendung. Reedereiangelegenheiten sind aber nicht nur solche, deren Erledigung unter die gesetzliche Vollmacht des Korrespondentreeders fällt, sondern er hat auch dann „die Sorgfalt eines ordentlichen Reeders" anzuwenden, wenn er Geschäfte als Spezialbevollmächtigter oder als negotiorum gestor für die Reederei vornimmt. Wenn das Gesetz den Korrespondentreeder zur Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Reeders verpflichtet, so legt es wie bei der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmannes einen absoluten Maßstab an, d. h. der Korrespondentreeder hat nicht nur diligentia quam in suis anzuwenden und sich in Reedereiangelegenheiten so zu benehmen, wie er in seinen eigenen Angelegenheiten zu verfahren gewohnt ist, sondern er hat so, wie es ein ordentlicher Reeder normalerweise tut, zu handeln. Das Gesetz versteht unter Sorgfalt eines ordentlichen Reeders einen mit Rücksicht auf den besonderen Gewerbebetrieb

bedingten besonderen Grad von Sorgfalt. Der Begriff des römischrechtlichen diligentia bonipatria familias hat nach richtigem Verständnis auch für den Wirkungskreis des Korrespondentreeders Geltung. Er haftet in diesem Sinne für omnis culpa. Auch innerhalb derselben gewerblichen Verhältnisse ist nicht stets ein und derselbe Maßstab an das Tun und Lassen einer Person, also eines Kaufmannes, Reeders, Schiffers, anzulegen, vielmehr sind innerhalb der einzelnen Kreise immer auch die Besonderheiten des Gewerbebetriebes der gerade in Rede stehenden Art in Betracht zu ziehen. Wo die Sorgfalt eines ordentlichen Reeders gefordert wird, wird man nicht von jedem Verpflichteten die Berücksichtigung aller Umstände verlangen können, worauf die weitgehendsten Spekulationen eines Großreeders beruhen, sondern nur die Beobachtung derjenigen Regeln, welche in einem Geschäftsbetriebe gerade seiner Art allgemein beobachtet zu werden pflegen; und ein Versehen wird nur dann anzunehmen sein, wenn eine Handlung oder Unterlassung im Kreise derer, welche dasselbe Gewerbe wie der Verpflichtete und etwa in demselben Umfange betreiben, als ein Versehen betrachtet wird. Im übrigen aber lassen sich darüber (Lewis-Boyens S. 267), ob der Korrespondentreeder mit der Sorgfalt eines ordentlichen Reeders gehandelt hat, ob das, was der Korrespondentreeder getan oder unterlassen hat, den Vorschriften des Gesetzes genügt hat, allgemeine Regeln nicht aufstellen, darüber ist im einzelnen Falle eine Entscheidung zu treffen. Sache eines ordentlichen Reeders, also

auch eines Korrespondentreeders, ist es, für die Erfüllung der im Gesetze betr. die Nationalität der Kauffahrteischiffe und in der Schiffsvermessungsordnung statuierten Verpflichtungen zu sorgen, sich über die offiziellen, auf die Schiffahrt bezüglichen, am Sitze der Reederei veröffentlichten Nachrichten zu orientieren (Samml. von Entsch. in Rostocker Rechtsfällen 2. Aufl. 1862 S. 40), die für die Mitreeder verauslagten Vorschüsse zu versichern (OLG. Rostock bei Buchka und Budde Bd. 6 S. 207; ROHG. Bd. 15 S. 119), für den erforderlichen Kredit des Schiffers an auswärtigen Orten zu sorgen (Heise u. Cropp, Jur. Abhandl. Bd. 1 S. 516; Lewis Bd. 1 S. 79), sich nach Frachten für das Schiff umzusehen (Heise u. Cropp a. a. O.; Samml. von Entsch. von Rostocker Rechtsfällen S. 36), soweit Auftrag zur Versicherung von Schiffsparten der Mitreeder vorliegt, für diese zum vollen Wert Versicherung zu nehmen (ROHG. Bd. 8 S. 65), die gesetzlich vorgeschriebenen Nachrichten im Setzungsverfahren zu geben (Wagner, Beitr. z. Seerecht S. 36 Anm. 1; Schaps S. 114). Liegen außerordentliche Umstände vor, wie z. B. Kriegszustand, so kann eine außerordentliche Tätigkeit verlangt werden. (ROHG. Bd. 15 S. 174ff.; Gareis-Fuchsberger S. 918.) Vernachlässigt der Korrespondentreeder die ihm obliegende Sorgfalt, so macht er sich schadensersatzpflichtig. Ist die Frage streitig, ob er unter Vernachlässigung seiner Sorgfalt gehandelt oder unterlassen hat, so trifft ihn die Beweislast. (RG. Bd. 20 S. 269; Goldschmidt, System 4. Aufl. S. 170.) Aus der Stellung, welche der

Korrespondentreeder den Mitreedern gegenüber einnimmt, folgt, daß diese, und zwar jeder einzelne, in der Lage sein müssen, seine Geschäftsführung zu kontrollieren. Daraus erklären sich die Bestimmungen des § 498 HGB. Der Paragraph normiert einzelne spezielle Verpflichtungen des Korrespondentreeders, deren Erfüllung eben diese Kontrollierungsmöglichkeit seitens der Mitreeder erleichtern soll. Einmal hat der Korrespondentreeder über seine Geschäftsführung für die Reederei Buch zu führen, und zwar muß er diese Buchungen abgesondert von der über eigene oder sonstige Geschäfte machen. (Prot. S. 1534.) Abgesondert muß er seine Buchführung auch von der des Schiffers halten. (Buchka u. Budde, Entsch. d. OLG. Rostock Bd. 6 S. 198.) Es genügt eine innere Absonderung der Buchungen für die Reederei von den eigenen oder sonstigen fremden Buchungen. Eine Anlage von besonderen Büchern, bestimmt nur für die Reederei, ist nicht unbedingt erforderlich. (Prot. S. 1535.) Die Führung einer besonderen Kasse für die Ein- und Ausgänge der Reederei, in der die Gelder der Reederei als fremdes Eigentum aufzubewahren sind, wird sich aus dem Gesichtspunkte der besseren Übersichtlichkeit der Kassenverhältnisse empfehlen, ist aber nicht vorgeschrieben. (RG. bei Seuffert Bd. 45 Nr. 33, Bolze Bd. 6 Nr. 625 S. 206.) Über die Art der Anlage, die Einrichtung und Führung der Bücher enthält der § 498 HGB. keine Vorschriften. Man wird nicht fehlgehen, die Bestimmungen über die kaufmännische Buchführung des § 43 HGB. zur

Anwendung zu bringen. Der Korrespondentreeder hat die Belege, die zur Buchführung gehören, aufzubewahren. Des weiteren statuiert der § 498 HGB. eine Informationspflicht des Korrespondentreeders. Er hat die Mitreeder, und zwar jeden einzelnen auf dessen ausdrückliches Verlangen, über die Verhältnisse der Reederei, das Schiff und die Eigentumsverhältnisse an diesem, die Reise, die Ausrüstung usw. Auskunft zu geben, damit die Mitreeder in der Lage sind, sich jederzeit einen Überblick über den Stand der Sache zu verschaffen, damit sie ihr Verhalten (die Erfüllung öffentlichrechtlicher Pflichten, Versicherung, Veräußerung von Schiffsanteilen) danach einrichten können. Wenn auch das Gesetz ausdrücklich vorschreibt, daß eine Informationspflicht des Korrespondentreeders nur auf Verlangen der oder eines Mitreeders besteht, so kann er doch kraft besonderen im Anstellungsvertrage vorgesehenen Abkommens, oder kraft lokaler Verkehrsgewohnheit, endlich selbst kraft des ihm bei Übernahme seiner Funktionen bekannten Umstandes, daß dies in der betreffenden Reederei Usus ist, auch zur Auskunfterteilung in bestimmten Zeiträumen ohne Verlangen der Mitreeder verpflichtet sein. (Entsch. d. OTr. Bd. 22 S. 55; Wagner S. 209; Samml. von Entsch. in Rostocker Rechtsfällen 1862 S. 41.) Schließlich hat er jedem Mitreeder jederzeit die Einsicht der die Reederei betreffenden Bücher, Briefe und Papiere zu gestatten. Zur Aushändigung derselben ist er nicht verpflichtet. (OAG. Rostock bei Buchka und Budde Bd. 1 S. 70.) In § 492 HGB. wird

eine Rechenschaftspflicht des Korrespondentreeders und werden die Folgen der Decharge statuiert. Der Korrespondentreeder hat wie jeder Mandatar seinen Auftraggebern, den Mitreedern, Rechenschaft über seine Geschäftsführung abzulegen, dies jedoch, wie das Gesetz ausdrücklich betont, nur auf Beschluß der Reederei; dann aber hat die Rechenschaftsablegung jederzeit zu erfolgen. Dabei hat er entsprechend der Vorschrift des § 259 BGB. sämtliche ihm zu Gebote stehenden Belege, insbesondere die Rechnungen des Schiffers, vorzulegen. (Samml. von Entsch. Rostocker Rechtsfälle 1862 S. 44 ff.) Jederzeit heißt nicht etwa bloß dann, wenn eine Reise zurückgelegt, ein Unternehmen beendigt ist, und damit ein wirklicher Grund zur Abrechnung gegeben ist, sondern immer dann, wenn es einem Mitreeder gerade paßt.

Das Gesetz sagt ausdrücklich, eine Rechenschaftsablegung soll nur auf Beschluß der Reederei abgelegt werden. Wie nun, wenn der Korrespondentreeder selbst Mitreeder ist und die Hälfte oder die Mehrheit der Schiffsparten besitzt und er einer Rechenschaftslegung widerspricht? Schaps meint, wenn auch die Fassung des Gesetzes den Anschein erwecke, als ob immer ein Beschluß der Mitreeder herbeigeführt werden müsse, um den Korrespondentreeder zur Rechenschaftslegung zu nötigen, so sei im obigen Falle ein Reedereibeschluß überhaupt gar nicht zu fassen. Wenn man also nicht für den erwähnten Fall die Rechenschaftspflicht des Korrespondentreeders illusorisch machen wolle, so bleibe

nur übrig, dort, wo ein Mehrheitsbeschluß gegen einen Korrespondentreeder infolge der Größe seines Miteigentümeranteils am Schiffe nicht denkbar sei, die Pflicht der Rechenschaftslegung auch auf das bloße Verlangen einzelner Mitreeder zu statuieren. Man sündige hiermit nicht gegen den Sinn und Geist des Gesetzes, sondern man ziehe hiermit nur eine Konsequenz aus dem Mandatsverhältnis im allgemeinen und dem Satz 2 des § 498 HGB. insbesondere. Dieser Ansicht, die sich auf eine bei Wagner S. 209 befindliche gleiche Meinung stützt, ist Walter (S. 56) wohl mit Recht entgegengetreten. Es weist Walter darauf hin, daß diese Auffassung direkt den Bestimmungen der §§ 498, 499 HGB. widerspricht, abgesehen davon, daß sie mit dem Geist des Gesetzes nicht in Einklang zu bringen ist. Die Stellung des Korrespondentreeders ist eben eine derartige Vertrauensstellung, daß, wenn in der Hand desselben gegenüber den übrigen Mitreedern größere Eigentumsanteile vereinigt sind, er auch das größere Risiko auf seinen Schultern hat. In diesem Falle aber muß es in seinem Belieben stehen, Rechenschaft zu geben oder nicht; für den Schutz der Minorität ist hier kein Platz. (OLG. Hamburg; Hans. GZ. Bd. 25 S. 227.) Die für diesen Fall bei Schaps zitierte Ansicht von Koch (Komm. Note 31 zu Art. 469 und Jebens, Löhrs Centralorgan n. F. Bd. 1 S. 390), die eine Art Auskunftsmittel sein soll, der Korrespondentreeder dürfe, da es sich um seine eigene Sache handele, sich an der Abstimmung nicht beteiligen, ist mit Schaps

deswegen als nutzlos zu verwerfen, weil nach § 491 Stimmenmehrheit für einen Beschluß nur vorhanden ist, wenn den dafür Stimmenden mehr als die Hälfte des ganzen Schiffes gehört. Satz 2 des § 499 läßt der Minorität, die mit der Rechnungslegung und der Billigung der Verwaltung des Korrespondentreeders nicht einverstanden, die Wahl offen, ihr Recht anderweitig geltend zu machen. Das soll heißen, wenn sich der Korrespondentreeder durch einen Akt seiner Geschäftsführung den Mitreedern gegenüber schadensersatzpflichtig gemacht hat, so bilden die Schadensersatzansprüche eines einzelnen Mitreeders wohlerworbene Rechte, die durch Mehrheitsbeschlüsse, enthaltend Decharge und Ratihabition, nicht beseitigt werden können. Machen die Minoritätsmitglieder dieses Recht, d. h. den ihnen pro rata ihrer Schiffsparten zustehenden Anteil an dem gegen den Korrespondentreeder erwachsenen Anspruch geltend, so kommt ihnen, nicht der Gesamtheit, das Provenue zu. (Schaps S. 116.) Satz 2 des § 499 HGB. ist daher nicht so zu verstehen, daß der Korrespondentreeder, wenn er einen Beschluß der Mehrheit ausgeführt hat, von den in der Minorität gebliebenen Mitgliedern auf Ersatz ihres hieraus erwachsenen Schadens verklagt werden kann, sondern er ist so gemeint, daß wenn der Korrespondentreeder bei Ausführung der von der Mehrheit beschlossenen Unternehmungen in irgendeiner Weise schuldhafterweise Schaden angerichtet, also dadurch sich haftbar gemacht hat, jeder einzelne Mitreeder für den ihm erwachsenen Schaden Rückgriff gegen ihn nehmen kann und

hieran auch nicht durch die seitens der Mehrheit erteilte Entlastung oder Billigung seiner Handlungsweise gehindert wird. Wenn z. B. der Korrespondentreeder das Schiff für eine andere Reise verfrachtet, als die Mehrheit beschlossen hatte, so kann ein Mitreeder ihn auf Ersatz der dadurch ihm verursachten Erhöhung der Prämie für die Versicherung seines Part belangen, selbst wenn alle anderen Mitreeder durch Majoritätsbeschluß hinterher ratihabiert haben. (Lewis-Boyens S. 268.)

Einen Anspruch oder eine Klage auf Anerkennung seiner Rechnungen und Dechargeerteilung hat der Korrespondentreeder nicht. (OAG. Celle bei Seuffert Bd. 23 Nr. 25.)

Spezialdruckerei für Dissertationen, Robert Noske, Borna-Leipzig.